ANNO IV
NUMERO 1

LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO

GENNAIO
1936 - XIV

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

CAMPARI
Cordial Campari
DAVIDE CAMPARI
MILANO

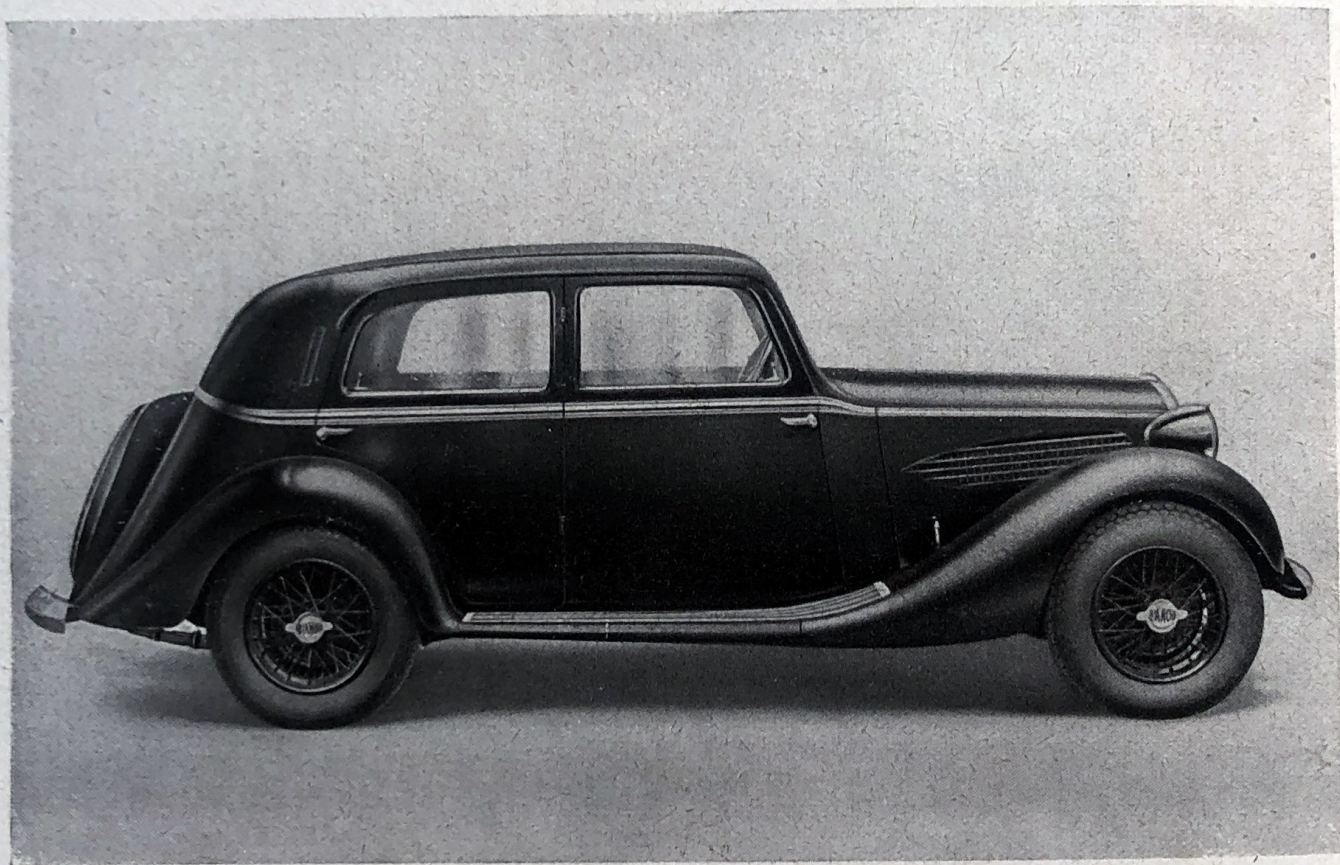
lo zucchero è l'alleato
più sicuro per ogni meta
sportiva. Esso da forza
e vigore.

DI PAESE IN PAESE

Navigazioni estive a nord della Russia

La storia delle grandi scoperte, dopo l'avviamento dato da Cristoforo Colombo con il suo primo viaggio attraverso il misterioso Atlantico, ha un capitolo dedicato all'apertura dei grandi « passaggi interoceanici ». Posto il centro dei traffici nell'Europa mediterranea ed occidentale e considerato l'Atlantico come la nuova piattaforma dei traffici marittimi verso tutti gli altri oceani e mari, fu detto « passaggio di S-E » quello dall'Atlantico meridionale all'Indiano, aperto da Vasco da Gama nel 1497 doppiando da ovest ad est il Capo degli Aghi; «passaggio di S-O», dall'Atlantico meridionale al Pacifico meridionale, rivelato da Magellano-Pigafetta nel 1520 transitando da est ad ovest per lo stretto fra la parte meridionale del continente americano e la Terra del Fuoco; « passaggio di N-O » fra l'Atlantico settentrionale e il Pacifico settentrionale a nord del Canada, percorso interamente la prima volta da R. Amundsen dal 1903 al 1906; « passaggio di N-E » quello fra l'Atlantico settentrionale e il Pacifico settentrionale, a nord della Siberia, percorso per intero la prima volta da Nordenskjöld, a bordo della «Vega» dal luglio 1878 al settembre 1879, insieme col nostro connazionale Giacomo Bove, allora tenente di vascello.

Soltanto i due « passaggi » settentrionali sono vincolati al blocco stagionale dei mari artici. Ma se il « passaggio di N-O » non presenta possibilità di traffici stagionali mediante l'ausilio di navi rompighiaccio, parecchie condizioni lasciavano supporre che la utilizzazione del « passaggio di N-E » non fosse per essere ipotetica. La notevole importanza che per la Russia ha la valorizzazione economica dei territori siberiani situati a nord del Circolo polare artico, ad una media distanza dalla ferrovia transiberiana che varia da 1000 km. a ponente, a 2000 km. ad oriente, doveva fare insistere i governanti nella ricerca della soluzione di questo problema commerciale.

La successione delle esplorazioni marine nella calotta polare, settore eurasiatico, dalla prima di H. Willoughby e R. Chancellor, diretta alla conoscenza del «passaggio di N-E», ma arrestatasi tragicamente dopo la scoperta della Novaya Zemlia (1553-4), a quella non meno tragica della « Jeannette » condotta da G. W. de Long (1881), dette modo di conoscere lo stato della ghiaccia polare e dei suoi movimenti. Le esplorazioni terrestri ed i successivi acquisti di territori siberiani da parte della Russia condussero ad una sufficiente determinazione fra il limite della terra ferma e quello del mare non sempre libero. Fra il 1632 ed il 1650 alcuni

avventurieri cosacchi rivelarono il percorso dei fiumi siberiani verso la foce e la linea della costa. Ma soltanto al tempo di Pietro il Grande fu compiuta sistematicamente la «Grande Spedizione del nord», fra il 1710 ed il 1741. Essa condusse alla divisione in settori del territorio siberiano periartico, fra Arcangelo e lo stretto di Bering, questo noto ai Russi dal 1684 per opera di S. Dejnev. Durante le fasi terrestri e marittime di questo complesso di ricerche, fu doppiato dal pilota russo Chelyuskin il capo omonimo, estremo settentrionale della Siberia e dell'Eurasia (Atlante del T.C.I., tav. 103-4, e 27), e fu attraversato da Vito Bering lo stretto omonimo, consentendo alla Russia di porre piede sul continente americano ed impossessarsi del territorio dell'Alaska, venduto poi, il 31 marzo 1867, agli S. U. d'America per sette milioni e duecentomila dollari. Allora si ignorava che quel territorio possedesse oro, platino, argento, rame, zinco, stagno, ferro, carbone, grafite ed altri minerali. Però si ignoravano anche le risorse minerarie della zona artica e subartica della Siberia.

Nei primi tempi l'allettamento fu dato dalla cattura e dal commercio di animali da pelliccia. In seguito si seppe che nella foresta siberiana ed altresì nella tundra nordica esistevano giacimenti di oro, platino, ferro, carbone, grafite, nafta, ecc. La ubicazione di parecchi di questi beni del sottosuolo nella zona che avrebbe avuto la sua unica valorizzazione economica dalla libera navigazione del mare periferico, suggerì la organizzazione di «stazioni polari» per lo studio del regime climatico terrestre e marittimo, in special modo del comportamento della fascia ghiacciata di mare costiero e subcostiero.

Già al principio dell'Ottocento si conobbe l'esistenza di lunghe «polynie» entro la «banchisa», sorta di vie d'acqua libera nel ghiaccio marino. Utilizzate dagli esploratori polari, prima che dai circumnavigatori della Siberia, permisero una più concreta conoscenza della complessa ghiaccia artica. Si accertò che attorno al grande, sconvolto e compatto «pack» della calotta artica, stava un irregolare «pack» ordinario, soggetto a maggiori variazioni stagionali ed a moti di deriva assai sensibili. A contatto con questa comune banchisa sta la zona dei ghiacci fissi, stagionali, che saldano, nel lungo periodo invernale, la banchisa al continente. I ghiacci fissi stagionali corrispondono alla zona di basso mare marginale, cioè allo zoccolo continentale. Si stabiliscono sotto forma di lastroni dello spessore massimo di due metri. Sono sottomessi ai moti verticali del mare (maree) ma non orizzontali (correnti, derive). Ogni anno, nella stagione calda, fondono qua e là. La linea prima di fusione sta a contatto con la Terra o ad essa molto prossima. L'arrivo delle acque dolci dai fiumi siberiani, dopo il disgelo, collabora a determinare le vie di mare libero, acconce alla navigazione senza diretto sussidio di navi rompighiaccio. Questa zona di ghiacci fissi stagionali è più spiccata dal Mar di Cara allo Stretto di Bering.

L'avvento del bolscevismo, con le sue trasformazioni verso la industrializzazione statale del vastissimo territorio eurasiatico, fece intensificare gli studi per la conoscenza della via li-

bera estiva a nord della Siberia. Nel 1925 fu fondato l'*Istituto Artico dell'U.R.S.S.* trasformando l'organismo delle *Spedizioni scientifiche per il commercio del Nord* creato nel 1919. L'Istituto doveva compiere tutte le ricerche necessarie al possesso scientifico-economico delle più nordiche terre siberiane e del mare periferico. Più di cinquanta «stazioni polari» furono istituite sul continente e sulle isole periartiche. I risultati scientifici sono stati di assoluto primo piano. Le stazioni nell'arcipelago Francesco Giuseppe, nella Terra del Nord (già Nicola II), nell'isola Vrangel, hanno allargato le conoscenze meteorologiche ed oceanografiche. Nel 1930 il professor Schmitd scoprì le isole Viese e Kamenef: nel 1935 il rompighiaccio «Sadko» ha scoperto una nuova isola fra la Terra Francesco Giuseppe e la terra del Nord, a circa 80° di latitudine nord e 79° di longitudine ovest da Greenwich. È presunta l'esistenza di un gruppo di terre più a nord, le quali, se risentono, i benefizi della corrente del Golfo, possono senz'altro allargare le possibilità di navigazioni estive da Murmask ed Arcangelo verso lo stretto di Bering e viceversa. Insieme con le Svalbard costituirebbero l'estrema barriera insulare che a nord dei mari di Barents e di Cara spinge verso il Polo la traiettoria della deriva artica del «pack» da ponente a levante, rivelata dal presunto itinerario dei rottami della «Jeannette» ed accertata dalla «Fram» di F. Nansen.

Non meno importanti furono e sono i risultati economico-commerciali. La prima traversata senza sverno fu compiuta nel 1932 dal rompighiaccio «Sibirjakof», al comando del capitano Varonin, con a bordo i professori Schmidt e Wiese. Partito da Arcangelo il 28 luglio, raggiunse in 75 giorni, dopo peripezie non comuni, lo stretto di Bering, con un tempo di effettiva navigazione di appena 40 giorni! Se la navigazione del «Chelyuskin», sotto il comando dello stesso Varonin e la presenza di scienziati russi diretti dal prof. Schmidt, non ebbe risultato concreto nell'anno seguente, deve ricordarsi che la nave non era un rompighiaccio, ma semplicemente una baleniera per le navigazioni in mari polari. I risultati non scoraggiarono il Governo sovietico. Le esplorazioni compiute nel 1934 fecero affermare al prof. Schmidt che «il periodo esplorativo era chiuso e bisognava aprire quello dell'esercizio commerciale della via marittima del nord».

Ed infatti nel 1935 s'è potuta compiere l'intera navigazione nei due sensi, da navi mercantili, due da ponente a levante («Anadyr» e «Stalingrad») e due in senso inverso («Jokra» e «Vanzetti»). Termini portuali russi di partenza e di arrivo sono stati Vladivostok e Murmansk. È la prima volta, negli annali delle navigazioni artiche, in cui si può parlare di una vera impresa mercantile senza sverni. I capitani delle due navi, partite da Vladivostok il 23 e il 25 giugno, hanno narrato le vicende dell'impresa. Il 19 luglio l'«Anadyr» e lo «Stalingrad» ancoravano alla foce del Kolyma e potevano scaricare duemila tonn. di merce ciascuno, grazie all'attrezzatura del nascente porto. Ripresa la navigazione dieci giorni dopo, giunsero il 2 agosto nella baia davanti al delta dello Yana, ove lo «Stalingrad» sbarcò quin-

dici viaggiatori. Colà stettero alla fonda altri dieci giorni in attesa dell'arrivo del carbone; quindi si rimisero in navigazione verso l'Europa. Il 19 agosto, nei paraggi della penisola di Taymir incontrarono il rompighiaccio « Ermak » che faceva da battistrada alla carovana di battelli che annualmente vanno alla foce del fiume Lena. Il 21 si ancorarono al capo Chelyuskin per prendere a bordo altri viaggiatori. Quindi fecero scalo all'isola Dickson e nel porto fluviale di Igarka, sullo Ienissei, per ulteriori carichi e rifornimenti vari. Ambedue, traversati i mari di Cara e Barents, giunsero a Murmansk l'11 settembre, dopo 80 giorni di mare per l'«Anadyr» e 78 per lo « Stalingrad ». Il secondo, poi, proseguì con un carico di legname siberiano per Londra, effettuando così la prima navigazione mercantile senza sverno dall'Estremo Oriente all'Estremo Occidente eurasiatico. Il prof. Schmidt, che si trovava ad Igarka, si dimostrò entusiasta dei risultati conseguiti nell' estate scorsa. « Una nuova pagina s'apre alla storia del Nord. Nel risalire lo Jenissei ho potuto accertare sino a qual punto la fisionomia del Nord s'è modificata. Dobbiamo ora organare i trasporti fluviali in Siberia e fondare dei centri di rifornimento. Scrivo — così egli in una corrispondenza alla « *Pravda* » di Mosca — dalla Città polare di Igarka. Vedo più dozzine di battelli nel nuovo porto, vedo una popolàzione che vive in condizioni soddisfacenti e possiede alquanto bestiame, vedo che l'utilizzazione delle risorse forestali è in pieno sviluppo ».

Ecco una nuova sfera d'influenze commerciali per gli arditi che sapranno trarne profitto. A noi Italiani è di conforto ricordare che come ufficiale di rotta della « Vega » di Nordenskjöld fu Giacomo Bove, di Maranzana, esploratore anche della Terra del Fuoco (1883-84) e di parte del Congo (1885-86).

Censimento della Turchia

Il 20 ottobre u. s. la Repubblica di Turchia ha compiuto il censimento della popolazione, il quale segue di otto anni il precedente del 27 ottobre 1927. Da un complesso di 13.648.270 ab., di cui 1.040.669 nella Turchia europea, si è giunti a 16.188.767 ab., di cui 1.430.809 sul lembo europeo. La densità, che era di 18 ab. per kmq., con 43 nella Turchia europea e 17 nella Turchia asiatica, è salita a più di 21 ab. in tutta la Repubblica, con circa 60 ab. nella zona europea e circa 20 nel resto.

Le previsioni poste dal Ministero per la Difesa nazionale, per una popolazione di 17 milioni alla fine del 1934, non si sono avverate. Il nuovo censimento, venendo dopo gli scambi greco-turchi ed il trasporto di Curdi dal lembo di S-E asiatico nella Tracia, mette in evidenza la situazione che ne è risultata. Notevole l'aumento della popolazione maschile dal 1927 al 1935. Allora vi erano 918 uomini ogni 1000 donne; ora ve ne sono 971. La popolazione delle principali città è aumentata più o meno notevolmente.

Il più forte aumento assoluto e relativo lo ha rivelato la capitale, Ankara, con 125.414 ab. nel 1935 contro i 74.553 del 1927. Istanbul (Costantinopoli) ha portato la popolazione da

690.857 a 740.751; Izmir (Smirne) da 153.927 a 170.040; Bursa (Brusa) da 61.690 a 72.326; Eskischir da 32.341 a 47.080, ecc. Erano 13 le città con più di 30.000 abitanti, ora sono 15. Le città con più di 50.000 abitanti, oltre le quattro già nominate, sono Seyhan con 76.366 ab. (72.577 nel 1927), Konya con 52.594 (47.496 nel 1927) Gazianxep con 50.892 (39.998 nel 1927).

I Giapponesi nel mondo

L'emigrazione dal territorio dell'Impero nipponico propriamente detto non è stata mai molto sensibile, quando si faccia astrazione dalle correnti verso l'ex-reame di Corea e si tenga conto delle eccessive limitazioni poste dagli S. U. d'America, dal Dominio del Canada, dagli S. U. del Messico, dalla Confederazione australiana, dal Dominio della Nuova Zelanda e altri Stati o Dipendenze, alla immigrazione di colore, non esclusa la giapponese.

L'*indice di natalità* dei giapponesi è fra i più elevati, con il 32.9 per mille nel 1932 (noi 23.7) ed il 31.6 per mille nel 1933 (noi 23.4). Se l'*indice di mortalità* in genere è alquanto più elevato nel Giappone (17.0 nel 1931; 16.6 nel 1933) che in Italia (14.7 nel 1931; 13.3 nel 1933), non è tale da annullare il benefizio della maggiore natalità. Quindi nel Giappone c'è stata una eccedenza del 14.1 per mille nel triennio 1931-33, mentre da noi è stata del 9.7. Ma per le ragioni note la emigrazione è rimasta molto attenuata anche nel dopoguerra. Nel sessennio 1927-32 sono emigrati circa 115.000 cittadini, in maggioranza commercianti ed agricoltori.

Secondo le statistiche ufficiali nipponiche il 23 per cento dell'emigrazione complessiva si sarebbe rivolto al continente asiatico ed il resto sarebbe andato al di là del Grande Oceano. Probabilmente non è contata la trasfusione di genti nipponiche nel territorio asiatico del novello Manciu-cuo, perchè dal confronto tra i Giapponesi colà residenti nel 1931 e nel 1934 risulterebbe più che assorbita tutta l'emigrazione continentale. La esistenza di Giapponesi all'estero, in terre disposte intorno al Pacifico, è molto interessante dal punto di vista distributivo: ve ne sono 5300 negli S. U. del Messico, 7000 nelle Indie neerlandesi, 20.000 nelle Filippine, 21.000 tanto nel Dominio del Canada quanto nel Perù, 60.000 in Cina, 145.000 negli S. U. d'America, 150.000 nelle isole Hawaii o Sandwich, 173.000 negli S. U. del Brasile e 245.000 nel Manciu-cuo. Nel quadriennio 1931-34 è diminuita di 600 individui la colonia nipponica negli Stati messicani, è rimasta stazionaria quella nelle isole possedute dai Paesi Bassi, ed è aumentata: di 1000 individui nelle province canadesi, nel Perù e nelle isole Filippine, di 6000 nelle Hawaii, di 7000 in Cina, di 41.000 negli S. U. d'America, di 53.000 negli S. U. del Brasile e di 132.000 nel Manciu-cuo. Negli S. U. d'America la maggioranza vive nello Stato di California.

Sintomatica è la continua, metodica infiltrazione nipponica negli S. U. del Brasile, ove gli immigrati tendono a divenire piccoli proprietari. Il Brasile non è bagnato dal Pacifico, ma i suoi rapporti di grandezza e di relativa ricchezza nell'America Latina non lo escludono dagli interessi diretti e indiretti dei grandi Stati

sul Pacifico. Scarso è il numero dei Giapponesi in Paesi europei (Gran Bretagna e Irlanda del nord 1500, Germania 530, Francia 510, Svizzera 70, Italia 60 ed altrettanti in Belgio); ma parecchie di queste cifre ufficiali sembrano scarse.

Una nuova grande strada nell'America Meridionale

È stata costruita una nuova importantissima arteria dall'Atlantico al Pacifico, intitolata al nome di Simon Bolivar, il «Libertador». La nuova arteria — di cui ci dà notizia la *Tydschrift von Economisch Geografie* — si inizia a La Guaira (Atlante Internazionale T.C.I., tav. 153-4, j 33), porto della capitale venezolana.

La prima parte è stata inaugurata nel 1925 fino al confine tra gli S. U. di Venezuela e la Colombia. Essa si mantiene vicino alla costa attraversando gli Stati venezolani di Miranda, Aragua, Carabobo, Yaraquy, quindi piega verso O e finalmente verso S-O contornando il lago di Maracaibo e passando per gli Stati di Lara, Trujillo, Mérida e Tachira. Sul territorio colombiano essa congiunge i dipartimenti di Northe del Santander, Santander, Boyacà, Cundinamarca (dove passa per la capitale della Colombia, Bogotà), Tolima, Caldas, Valle del Cauca, Cauca e Narino, dove raggiunge il confine dell'Ecuador. Di questa Repubblica attraversa le province di Carchi, Imbabura, Pichincha (con la capitale Quito), Leòn, Tungurabua, Chimborazo, Bolivar e Los Rios, per raggiungere il porto fluviale di Babahoyo a circa 100 chilometri da Guayaquil, porto principale dell'Ecuadòr nel Pacifico.

La lunghezza totale della «strada Bolivar» è di 3340 km., di cui soltanto 300 circa in Colombia non sono ancora completamente finiti. La nuova arteria mette in comunicazione le capitali e le città più importanti delle tre Repubbliche nord-occidentali dell'America meridionale. La sua costruzione è stata impresa ardua per il carattere montuoso delle regioni attraversate, specialmente in Colombia e nell'Ecuador, sebbene abbia potuto valersi delle numerose strade di collegamento già esistenti. La strada servirà soprattutto allo sviluppo del retroterra delle singole Repubbliche; meno utile riuscirà invece agli effetti del loro commercio internazionale, dato che i principali prodotti di esportazione (petrolio, caffè, cacao) sono gli stessi per tutti questi Paesi e trovano i loro sbocchi nazionali nei porti, cui spesso sono d'accesso anche vie fluviali. D'altronde la via del Canale di Panamà appare sempre più la preferita non richiedendo trasbordo di merci per i trasporti da o verso terzi Paesi.

Giacimenti di carbone nell'Anadir

La Spedizione topografico-geologica condotta da V. A. Valisiev nel bacino dell'Anadir (Atlante del T.C.I., tav. 103-4, E 44), fra la primavera del 1933 e il dicembre 1934, ha scoperto un nuovo giacimento di carbon fossile, a circa 120 miglia a nord del Capo Navarino (Mis Navarin). Si presume che il giacimento copra una superficie di 25 miglia quadrate con una quantità di buon minerale pari a 12 milioni di tonnellate.

Nuova comunicazione stradale fra Belgrado e l'Adriatico

Con la recente apertura della strada fra Plevlje e Zabljak (72 km.) si è venuta a completare la comunicazione stradale fra Belgrado e l'Adriatico, la quale si svolge per 550 km. seguendo la linea d'aria. Il percorso è in vari punti reso difficile dalla natura montuosa del terreno che impone salite e discese con notevoli pendenze.

La strada, lasciata la capitale iugoslava, volge in direzione S-O seguendo la Sava fino a Obrenovac (Atlante Internaz. del T. C. I. tav. 77-78, J 35), volge poi a sud per Ub (dove finisce la pianura), prosegue per Valjevo, Kosijerici e Uzice, attraversando i monti Maljen e Crnokos, quindi, verso S-E, a fianco della ferrovia, nella sella fra i monti Pobjenik Zlatar, raggiunge prima Prijepolje sul Lim poi Plevlje, vicino al luogo di un antico centro romano. Qui ha inizio il tratto testè aperto, che attraversa in forte salita la Kraljeva Gora; presso Levertara varca il fiume Tara, affluente del Lim; fra il monte Durmitor (2534 m.) e la Sinjajevina Planina (2203 m.) passa a Bukovica e a Savnik per scendere poi, con numerose serpentine, verso il *polje* di Niksic (677 m.), dov'è la voragine del fiume Zeta. L'ultimo tratto della strada, in esercizio da lunghi anni, va per Trubjelo a Grahovo e scende a Risano, il ben protetto porto militare iugoslavo in fondo alle bocche di Cattaro.

La nuova strada ha un valore economico per ora limitato perchè attraversa soprattutto regioni scarsamente popolate e con economia primitiva, ma ha un cospicuo valore potenziale, di cui ci si renderà conto considerando che la più breve comunicazione ferroviaria tra Belgrado e l'Adriatico (presso Ragusa) è di 856 km., e il treno più veloce impiega 25 ore a percorrerla.

Un calmiere di Diocleziano

Tra i vari oggetti scoperti durante gli scavi in corso nella zona archeologica di Tolmetta, è venuto in luce un frammento di epigrafe romana del tempo di Diocleziano riguardante i prezzi di calmiere per merci e prestazioni di lavoro manuale e intellettuale fissati dall'Imperatore per fronteggiare i progressivi aumenti derivati da inflazione monetaria.

Si stanno compiendo studi per stabilire l'identità e l'epoca dell'interessante documento che viene ad accrescere il ricchissimo patrimonio archeologico della Libia.

La produzione mineraria dei mandati del Pacifico

Secondo le statistiche ufficiali più recenti, la Nuova Guinea del N-E, l'ex-Kaiser Wilhelm Land, ha esportato 3792 kg. di oro nel 1933, e 5880 kg. nel 1934. La produzione d'oro del 1934 vien calcolata in circa 7000 kg.

L'esportazione di fosfato naturale dell'isola di Nauru, che, com'è noto, è sottoposta al Mandato combinato britannico-australiano-neozelandese, ha raggiunto nel 1932 le 424.900 tonn., mentre nel 1933 si era aggirata sulle 379.500 tonn., per un valore di circa 30.000.000 di lire italiane.

C.G.S
TELEIDROGRAFO
REGISTRATORE
C. G. S.
C. S. G.
ITALIA

Anno IV — Sommario del Fascicolo di Gennaio 1936-XIV — N. 1

Abbonamento annuale a "Le Vie d'Italia e del Mondo" L. 40,50 (Estero L. 65,50)
Abbonamento cumulativo a "Le Vie d'Italia e del Mondo" e "Le Vie d'Italia": L. 51,— (Estero L. 88,—)
Abbonamento Semestrale: L. 20,50 (Estero L. 33)

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione
Soci Vitalizi: L. 250,20 (Estero L. 400,20) *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede*: L. 350,20 (Estero L.500,20)
Corrispondenza diretta alla Direzione o all'Amministrazione, impersonalmente a: Touring Club Italiano, Milano, Corso Italia, 10
Per i versamenti nel Regno: Conto Corrente Postale N. 3-98 Milano

ANNO IV - N. 1 GENNAIO 1936 - XIV

LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO · CORSO ITALIA 10

VERSO UN BIMILLENARIO GLORIOSO

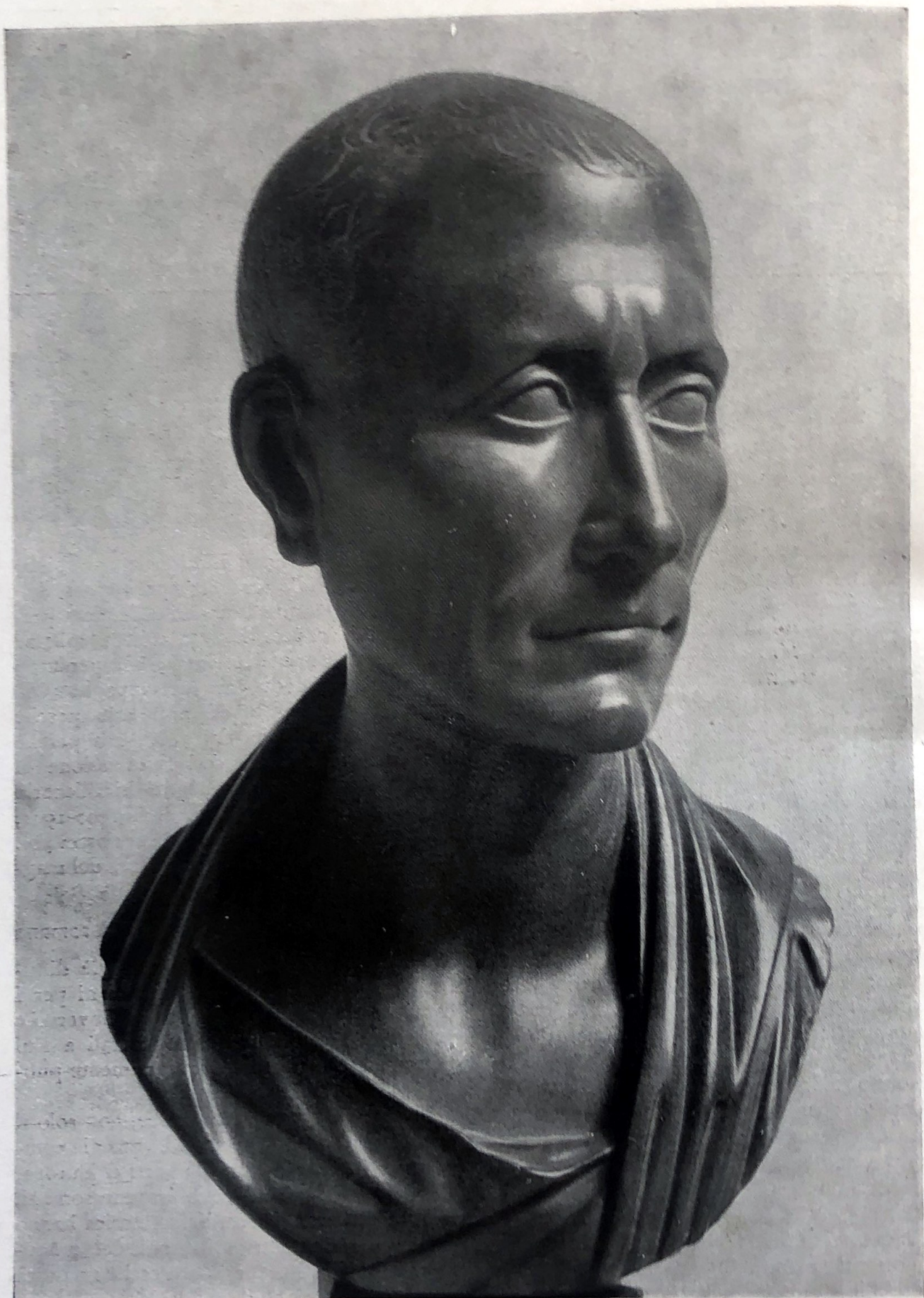
LA MOSTRA AUGUSTEA DELLA ROMANITÀ

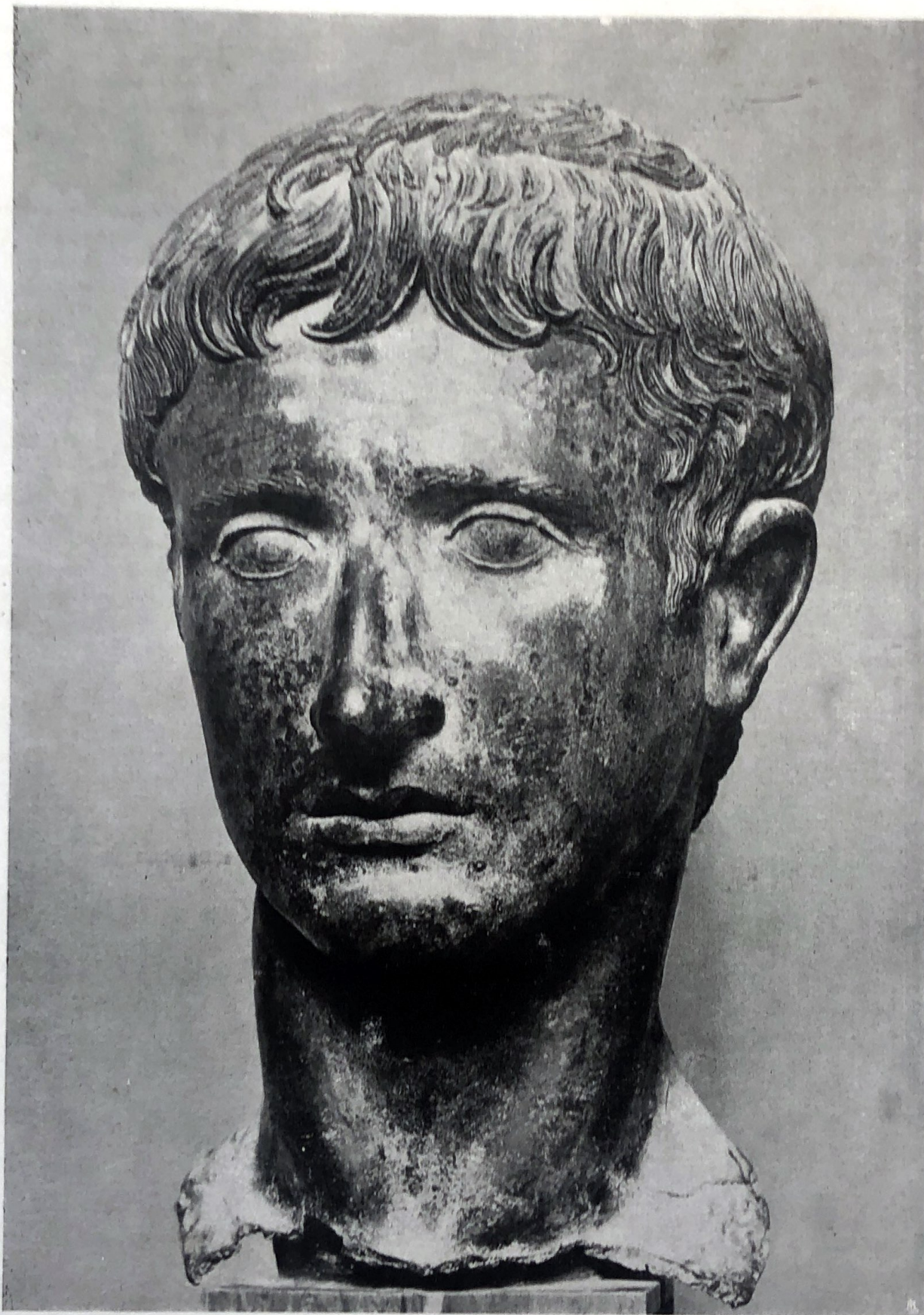
All'alba del 23 settembre dell'anno 691 di Roma, 63 avanti Cristo, da Gaio Ottavio, uomo autorevole e ricchissimo, di famiglia veliterna, e da Azia, la figliuola di M. Azio Balbo e di Giulia, sorella di Cesare, nacque, sul Palatino, un bimbo destinato a un luminoso avvenire. Era console quell'anno, con Gaio Antonio, Marco Tullio Cicerone. *Natus est Augustus M. Tullio Cicerone, G. Antonio con. VIIII Kal. octos. paulo ante solis exortum, regione Palati*, dice Svetonio.

Fra circa tre anni, dunque, il 23 settembre 1938, compiranno duemila anni da quel giorno, e l'Italia fascista, per volere del Duce, nel mentre più fieramente si apre le vie dell'avvenire, vuole festeggiarlo degnamente. L'anno augusteo comincerà dodici mesi prima, il 23 settembre 1937 - XV, con la inaugurazione della Mostra Augustea della Romanità, della quale il Duce si è compiaciuto affidare l'ordinamento a me, che gliene esposi tre anni fa il progetto, da Lui approvato e integrato e costantemente seguito nell'ardua preparazione. Mentre poi la Mostra resterà aperta in Roma, in quel Palazzo di Via Nazionale che accolse già la Mostra della Rivoluzione Fascista, altre importanti manifestazioni si svolgeranno, come l'inaugurazione della ricomposta Ara Pacis e il restauro o sistemazione di monumenti Augustei delle varie regioni d'Italia, per opera o sotto la sorveglianza del Ministero dell'Educazione Nazionale, pubblicazioni, corsi di lezioni ecc. per opera dell'Istituto di Studi Romani. Alla data precisa si chiuderà la Mostra con la solenne commemorazione del grande Imperatore, la cui rievocazione sarà accompagnata da quella di Cesare, e ciò non solo perchè l'uno è inscindibile dall'altro, ma perchè l'Italia deve riparare così la omissione di qualsiasi commemorazione del bimillenario di Cesare compiutosi negli anni 1900-1901, quando le condizioni della Patria nostra non erano tali da rievocare la grandezza del maggior genio della Nazione.

Un quadro completo della civiltà romana

Della Mostra Augustea hanno già diffusamente parlato i giornali quotidiani per i comunicati diramati dal Capo del Governo e per le mie relazioni quadrimestrali a Lui presentate e da Lui fatte integralmente pubblicare.

Si è quindi potuto conoscere, non solo il progetto della Mostra, ma il lavoro già compiuto in Italia e in tutte le parti d' Europa, Asia, e Africa dove sono avanzi romani, mentre gli stessi Musei dell'America hanno inviato bellissime riproduzioni dei monumenti andati a finire laggiù. Perchè non sarà mai superfluo ripetere che la Mostra Augustea della Romanità — la quale si propone di dare il quadro completo della civiltà romana in tutto il suo sviluppo e in tutti i

CESARE

Questo busto di basalto, ora al Museo di Berlino, è uno dei più espressivi tra i probabili ritratti del Grande. I dubbi sulla sua autenticità non ci sembrano fondati.

AUGUSTO

Conservato nella Biblioteca Vaticana, è questo il più bello e il meno conosciuto dei ritratti di Augusto. La testa è il frammento di una statua di bronzo.

OTTAVIA, SORELLA DI AUGUSTO

Questo ritratto di Ottavia, la saggia sorella di Augusto e madre di Marcello, è uno dei migliori che ci sono rimasti. (Louvre, Parigi).

archi di trionfo, modelli plastici a un ventesimo, a un cinquantesimo, a un centesimo della grandezza originale.

Che la Mostra non possa essere che così è ovvio: solo in questo modo si potrà avere un quadro completo ed armonico, e le varie serie dei monumenti riprodotti in un'unica scala permetteranno di capirne subito la grandezza. Si vedrà in questo modo che Roma fu veramente il cuore e il cervello del mondo antico e che anche materialmente il Colosseo, l'Arco di Costantino, le Terme di Diocleziano ecc. sono, oltre che i modelli imitati anche nelle province

suoi aspetti, e che si chiama Augustea non perchè limitata al secolo di Augusto, ma perchè fatta in onore di Augusto — sarà interamente di riproduzioni. È erroneo quello che hanno detto alcuni giornali, che la Mostra debba comprendere originali di tutto il mondo o almeno d'Italia. Anche i monumenti delle varie regioni e dei vari Musei italiani e quelli della stessa Roma saranno in copia; calchi perfetti e patinati al vero delle sculture di marmo e di bronzo, riproduzioni a colori delle più importanti pitture, fotografie di tutto il resto e, per i monumenti architettonici, dagli anfiteatri e dai templi ai ponti, alle terme, agli

L'EPIGRAFE DI MUMMIO

L'importantissimo cimelio del II sec. a. C., ora al museo Vaticano, ricorda l'erezione del tempio a Ercole, dopo la conquista della Grecia. Vi è registrata la distruzione di Corinto (146 a. C.).

LA MOGLIE DI AUGUSTO

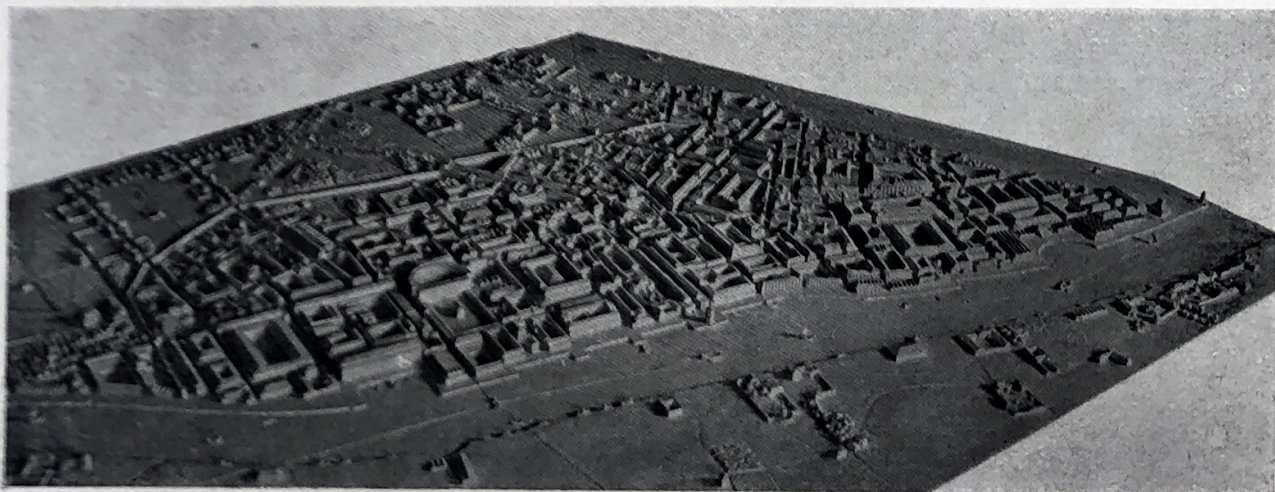
È uno dei più bei ritratti di Livia, moglie d'Augusto, e trovasi ora nella Gliptoteca Ny Carlsberg a Copenhaghen.

POMPEO MAGNO

È l'unico ritratto sicuro del grande condottiero e uomo di Stato, e trovasi anch'esso nella Gliptoteca Ny Carlsberg.

ROMOLO CON LE SPOGLIE DI ACRONE
È la riproduzione di un dipinto di Via dell'Abbondanza, a Pompei.

più lontane, i giganti tra i monumenti del genere. Carte geografiche, ricostruzioni, elenchi, scritte, diagrammi ecc. completeranno il quadro e permetteranno a ciascuno di comprendere il miracolo di civiltà compiuto dai nostri padri, e come in Roma imperiale, e in Roma imperiale soltanto, sia l'origine del mondo moderno.

Come sarebbe possibile rimuovere tonnellate di marmi (anche se i possessori vi consentissero) per adunarli a Roma, e in ogni modo come rappresentare se non con modellini plastici i monumenti dell'architettura e le grandi opere pubbliche dell'antichità, che furono le imprese più grandi della civiltà romana? Così poi — perchè il Duce ha voluto che ogni riproduzione fosse ac-

GRANDE PLASTICO DI OSTIA
La ricostruzione è fatta, in base ai dati dello scavo, dall'architetto Gismondi. Nella Mostra figurerà anche un plastico dell'Isola Sacra col sepolcreto recentemente scoperto e il *Portus Romae* con le opere di Claudio e Traiano.

UNA SCUOLA - ALTORILIEVO DI NOVIOMAGUS (NEUMAGEN), ORA AL MUSEO DI TREVIRI

quistata dallo Stato italiano — noi avremo non solo per il periodo della Mostra, ma per sempre, quel materiale a Roma, e allora sì che il Museo dell'Impero, di cui già parlai in questa Rivista (1), darà il quadro completo della civiltà romana!

Aggiungo che la decisione del Capo, che la Mostra sia ordinata nel Palazzo delle Esposizioni, in Via Nazionale, farà comprendere a tutti ch'essa deve dare una sintesi completa e impressionante, ma deve evitare del tutto di essere uno di quegli organismi colossali quali sono le moderne esposizioni, luoghi soprattutto di divertimento e di «attrazioni» e non, come per la Mostra della Rivoluzione Fascista e come deve essere la Mostra Augustea della Romanità, una rievocazione potente,

(1) Cfr. G. Q. GIGLIOLI - *Il Museo dell'Impero Romano*, nel fascicolo di gennaio 1934-XII della nostra Rivista.

LA TABULA CLESIANA

Trovata a Cles, in Val di Non, è ora al Museo di Trento. Vi si legge l'editto dell'Imperatore Claudio del 15 marzo 46, per la cittadinanza romana agli Anauni.

LA « GEMMA AUGUSTEA»

Calco della *Gemma Augustea*, il magnifico cammeo, capolavoro della glittica romana, ora a Vienna. La parte superiore si riferisce al trionfo Pannonico o Germanico di Tiberio (7 a. C. o 13 E. V.). A sinistra, il trionfatore; a destra, l'Imperatore Augusto tra la Dea Roma e il Mondo che l'incorona, mentre vicini sono il Cielo e la Terra; sotto il trono, l'Aquila; sopra, il Capricorno, astro natalizio dell'Imperatore. Nella zona inferiore, soldati romani che innalzano trofei tra barbari prigionieri.

un ammonimento, uno stimolo ad alti pensieri e a nobili azioni degne di quel grandioso passato.

Le Sezioni della Mostra

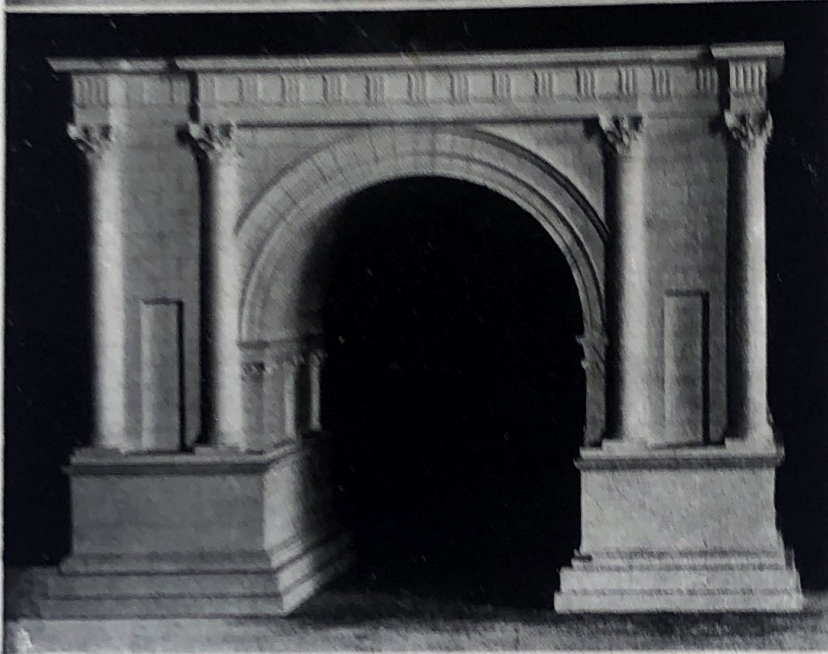
La Romanità è tale complesso di civiltà, che studiarla sotto tutti i suoi aspetti, anzi mostrarne visibilmente le caratteristiche e lo sviluppo, è cosa ardua.

La Mostra, quindi, comprenderà una trentina di sezioni, proponendosi di rappresentare anzitutto lo sviluppo dello Stato romano dalle umili origini di villaggio di pastori e soldati, ai fastigi di Impero universale, del quale Roma era la splendida metropoli. Tale sviluppo ha la fase ascendente nella graduale conquista del Mediterraneo e di tutto il mondo greco frazionato negli Stati dei successori di Alessandro Magno, dopo che Roma ebbe unificata l'Italia e vinto il duello con Cartagine; poi avviene la conquista della Gallia e della Germania, e la civiltà è portata fin oltre il Reno e il Danubio, aprendo al benefico influsso romano le terre barbare del settentrione e dell'occidente europeo.

Così, accanto alla sezione Cesariana e Augustea, che segnerà la profonda e benefica trasformazione della Repubblica in Impero e che comprenderà anche i ricordi della casa Giulio-Claudia con i suoi principi e le grandi figure femminili, quali Livia e Ottavia, consorte e sorella di Augusto, la Mostra rappresenterà nel modo più chiaro

L'ARCO DI TRAIANO A BENEVENTO

Capolavoro di architettura e scultura romana, questo arco celebra le gesta del grande Imperatore. Per la Mostra Augustea se ne è fatto un plastico a un ventesimo, mentre il Museo dell'Impero già possiede i calchi della maggior parte delle sue sculture, in una serie che sarà completata.

possibile la precedente formazione dell'Impero, adunando tutti i monumenti superstiti che la ricordano, dalle epigrafi, come quella di Mummio per la conquista della Grecia, ai ritratti dei grandi capitani, come Pompeo. Con Augusto e i successori, l'interesse, dicevo, passa all'Europa settentrionale e occidentale. Ecco l'Italia, da Augusto portata ai confini naturali, e preziose testimonianze ne restano, come la celebre epigrafe trovata a Cles in Val di Non e ora a Trento, attestante, da parte di Claudio, la cittadinanza romana

ARCHI ROMANI

Plastici a 1:20. - In alto a sinistra: *L'Arco dei Gavi, a Verona.* Firmato dall'architetto Lucio Vitruvio Cerdo, quest'arco si crede opera della metà del I secolo dell'Impero. Fu demolito dai Francesi nel 1808 e ricostruito dall'Italia Fascista nel 1932. In alto a destra: *L'Arco di Susa.* In basso: *L'Arco di Aosta.*

degli Anauni; ecco la *Gemma Augustea*, ora a Vienna, mirabile lavoro di glittica, col trionfo dei giovanetti figliastri di Augusto, il prode Tiberio e quel Druso che aprì la via delle Alpi attraverso l'Alto Adige e il Colle di Resia e tracciò quelle strade, poi munite dal figliuolo Claudio imperatore che lo attesta in milliari, come quello conservato nel Museo di Bolzano e di cui è già pronto il calco.

Dopo la casa Giulio-Claudia, con i Flavi e gli Antonini l'Impero ebbe nuova espansione, e ce lo attestano gli archi di trionfo, la cui serie completa, nella scala di 1:20, figurerà alla Mostra. Dei più belli, da quello di Traiano a Benevento a quello di Galerio a Salonicco, si esporranno anche i calchi dei più importanti bassorilievi. Così, non solo sarà possibile apprezzare nella loro elegante forma gli Archi Augustei di Susa o di Aosta, l'Arco Traianeo di Ancona ecc., ma si vedrà, nelle rappresentazioni, l'epopea di Roma, grande sia quando conquista, sia quando lotta disperatamente contro l'irrompere barbarico, che riesce per tante generazioni a frenare e a incanalare.

Queste sculture ci offrono poi le immagini degli imperatori e dei vari magistrati e funzionari civili e militari, in modo che, come per il Littore dall'ampio mantello frangiato, anche quando nessuna statua ci è pervenuta, è stato possibile ricostruire il tipo. Perchè una delle particolarità della

STATUA DI LITTORE

Bozzetto di una statua di Littore, ricostruita per la Mostra Augustea sul modello di come appaiono i Littori che circondano Traiano nei bassorilievi dell'Arco di Benevento. Si noti il mantello frangiato.

M. FAVONIO FACILE

Calco della stele del Centurione Marco Favonio Facile, della Legione XX Vereconda. È la più bella immagine di ufficiale romano trovata in Inghilterra, essendo la legione di guarnigione nell'antica Britannia.

Mostra sarà questa serie di ricostruzioni, sia delle uniformi di tutti i secoli della storia dell'Italia antica, sia di opere militari o civili, sia di suppellettili e simili.

Numerosi i monumenti superstiti di questa vasta azione politica, che sono andato a scovare, coadiuvato dai miei giovanissimi collaboratori scientifici, in tutti i Musei d'Italia e del mondo, da quelli di Roma, a cominciare dal Campidoglio, a quelli di remote cittadine dove assai raramente capita un archeologo, tanto che spesso saranno vere rivelazioni. Il tutto sarà coronato dalle immagini della Vittoria. Non è veramente bellissima quella trovata a Calvatone, presso Cremona, e a noi tornata in una splendida riproduzione del Museo di Berlino?

Accanto alle guerre, la religione con i suoi dei, i suoi riti, i suoi sacerdozi, e non solo il paganesimo ufficiale e indigeno di Roma e dell'Italia, ma le numerose religioni orientali, che a Roma stessa e in tutto

VIRGILIO TRA LE MUSE

L'unico ritratto autentico di Virgilio è questo, trovato ad Hadrumetum (Sussa) in Tunisia, dove il Poeta è rappresentato tra le Muse, mentre compone l'«Eneide». Di esso abbiamo una perfetta riproduzione a colori.

l'Impero (specialmente tra i soldati) ebbero grande e interessante sviluppo. Una sezione, poi, sarà dedicata al Cristianesimo nascente, con i suoi martiri e i suoi simboli, tutto nell'orbita dello Stato romano, persecutore certo, ma offrente l'inestimabile vantaggio della assenza di barriere politiche, finchè lo Stato stesso sarà cristiano con Costantino.

Più, però, che di questo, cospicuo è il materiale della vita militare, che fiorì naturalmente ai confini dell'Impero e che in Africa, in Asia, lungo il Reno e il Danubio, o nella lontana Inghilterra ha lasciato innumerevoli monumenti, dai campi alle stele funebri, dai soldati alle armi e alle decorazioni. Questo mi porta a ricordare che la Mostra non sarà, come fu la Mostra Archeologica del 1911 e come è il Museo dell'Impero, ordinata geograficamente per province, corrispondenti spesso più o meno ai moderni Stati; sibbene per classe di monumenti. Questo ordinamento ha il grande vantaggio di riunire cimeli trovati in posti lontanissimi tra loro eppure straordinariamente affini, prova bellissima dell'unità di civiltà che Roma creò in tutto il mondo antico. Vengono così di Britannia, dai limiti dei deserti d'Asia e d'Africa, dalla

IL PRETORIO DEL GRANDE ACCAMPAMENTO DELLA III LEGIONE AUGUSTA, IN AFRICA, A LAMBAESIS

LA VITTORIA DI CALVATONE
Dedicata, tra il 161 e il 168 della nostra èra, a Marco Aurelio e Lucio Vero, fu trovata a Calvatone in provincia di Cremona, ma ora è al Museo di Berlino, dove fu restaurata. Il calco eseguito per la Mostra Augustea riproduce perfettamente il bronzo dorato.

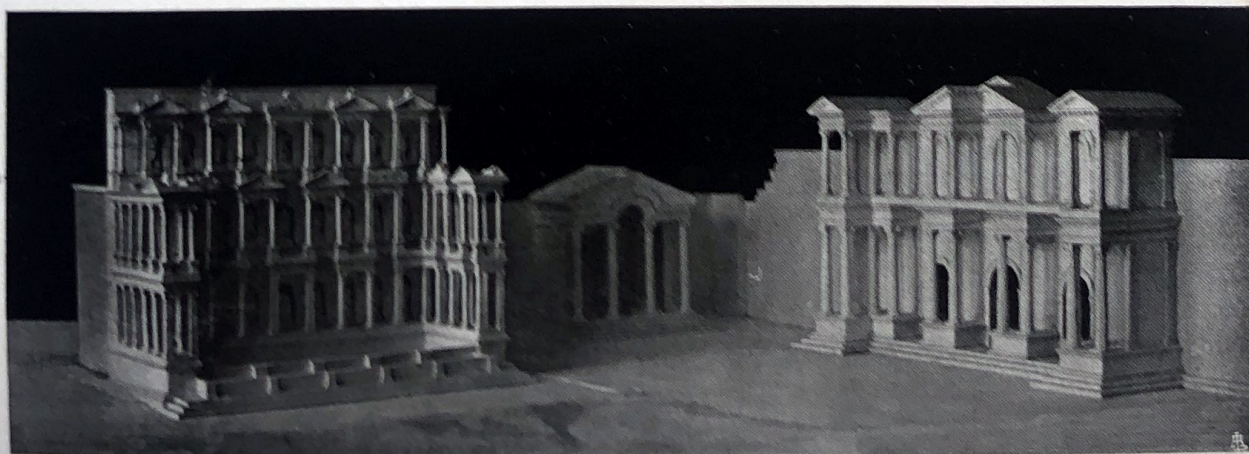
Germania ecc., queste immagini dei fortissimi legionari, spesso oriundi, come è ricordato nelle epigrafi, delle città d'Italia, specie della pianura padana; e vicino alle loro immagini, ecco la serie delle medaglie al valore, le *falere* ritrovate a Laurersfort in Germania. La stele di un ufficiale bolognese sul Reno, caduto nella guerra di Varo, ci mostra, insieme con altre, come si portassero queste *falere*, insieme con le quali i terreni torbieri del Reno hanno restituito elmi, sandali ecc.

La sezione però, oltre a questi calchi, avrà le ricostruzioni, di cui ho parlato, delle uniformi, quella delle aquile legionarie e delle insegne dei reparti, e infine ogni altro documento, spesso sconosciuto, e non solo i modelli delle opere di assedio e delle fortificazioni, ma ingrandimenti di quel tesoro immenso per la conoscenza dell'antichità, che sono le monete, note solo a pochi specialisti e che la fotografia può facilmente trasformare in interessantissimi quadri. Chi non si sente commosso davanti alle rappresentazioni militari di alcuni grandi bronzi di Adriano?

Vita spirituale e opere pubbliche

Con le armi, la lingua, l'educazione dei giovani. Roma impose, non con la forza soltanto, ma soprattutto con la sua superiore civiltà, il latino a tutta l'Europa centrale e occidentale e lo mise a pari col greco nel mondo orientale, dove l'Impero fu bilingue, perchè mal penserebbe chi, seguendo teorie tendenziose, credesse a un dualismo tra la civiltà greca e la latina nei secoli della fine della Repubblica e di tutto l'Impero: uno spazio enorme, di più di 500 anni. I Romani di lingua greca, come amavano chiamarsi, furono fedelissimi a Roma, fierissimi di Roma, e la Chiesa

IL CAVALLO DI NEUVY-EN-SULLIAS

Calco di un cavallo di bronzo, dedicato a Rudiobus, ora al Museo di Châlon sur Saône. È un bellissimo esempio di arte romana di Gallia. Gli anelli alla base servivano per sollevarlo e portarlo in processione.

PLASTICO DELLA PIAZZA DI MILETO IN ASIA MINORE

Si notino: la porta dell'Agorà (ora a Berlino), il cosiddetto « Palazzo Imperiale » e il grandioso ninfeo.

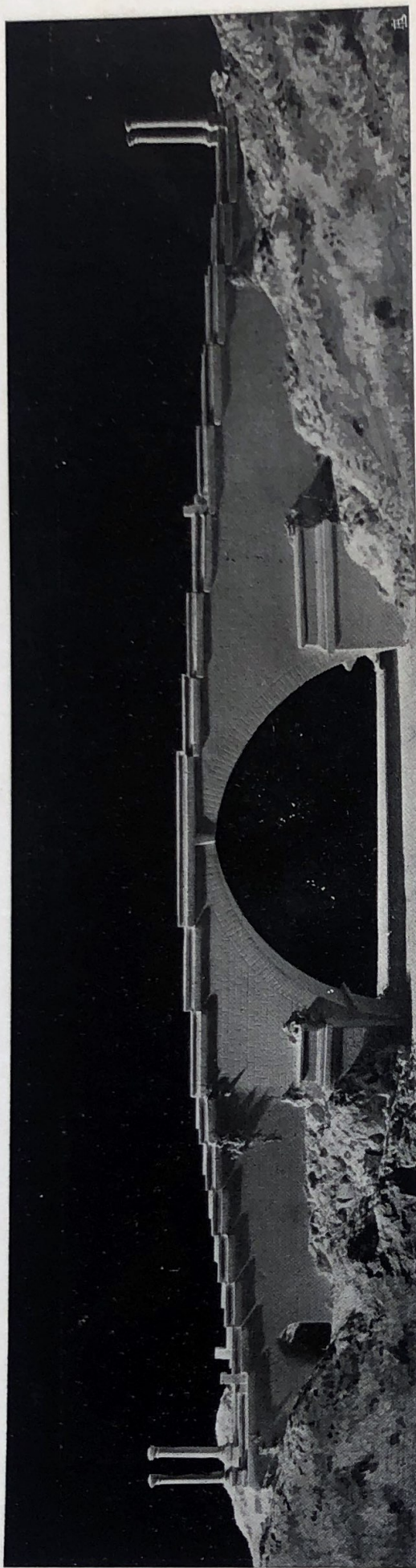
LE «FALERAE», DECORAZIONI MILITARI DEI LEGIONARI ROMANI

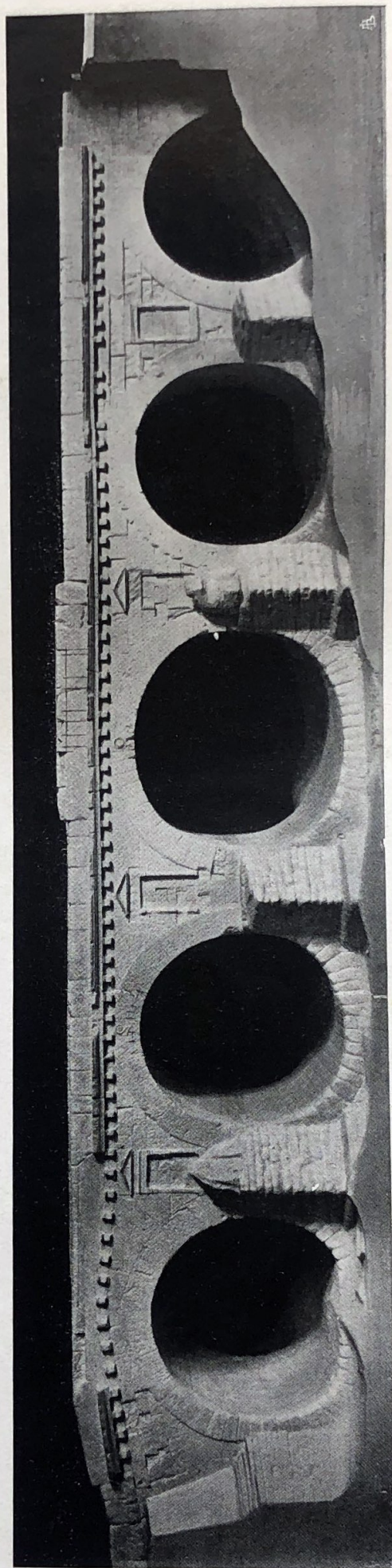
Sono d'argento, e furono trovate a Laurersfort presso Crefeld, in Germania, in una scatola di rame. Ognuna porta il nome dell'orefice Medami, e quella col satiro il nome di C. Flavio Festo, evidentemente l'ufficiale decorato. Ora sono al Museo di Berlino. Questa è la perfetta riproduzione in galvanoplastica.

cristiana nascente fu, a Roma, di lingua prevalentemente greca, ma non per questo meno romana. Importante, quindi, sarà la sezione della educazione, dalla rappresentazione di una scuola romana a Neumagen presso Treviri, ai documenti della *Juventus*, l'associazione di giovani, del tipo dei nostri Gruppi Universitari Fascisti, diffusa a Roma (dove al tempo di Augusto lo stesso principe ereditario ne fu a capo) e nelle province.

Poi i ricordi dei grandi poeti e scrittori, a cominciare da Virgilio, il cui ritratto autentico è stato ritrovato nell'Africa romana.

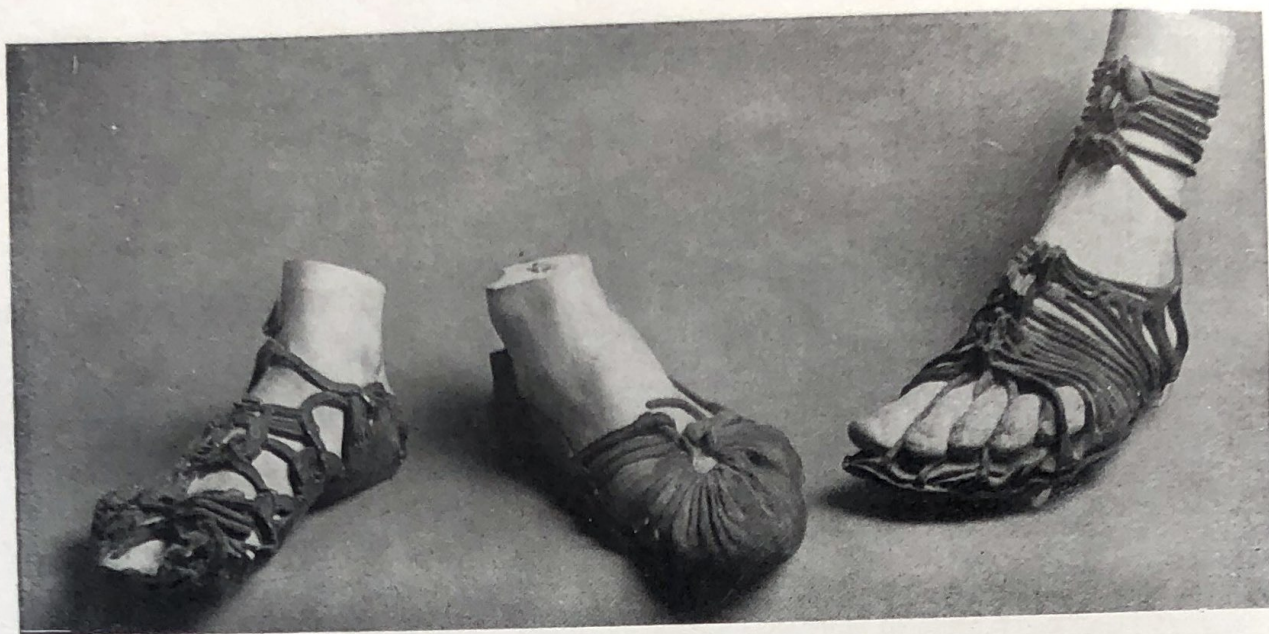
Non posso elencare tutte le sezioni, dalla vita pubblica e militare (come le magistrature e la marina, sia da guerra, sia mercantile) agli spettacoli del circo e del teatro; dalla casa, con tutte le suppellettili (rivelate specialmente da Pompei ed Ercolano), ai mezzi di trasporto; dalle mode femminili alla me-

ELMI DI LEGIONARI ROMANI, TROVATI NELLE TERRE ROMANE DI GERMANIA

PLASTICO DEL PONTE ROMANO DI SETTIMIO SEVERO SULLO SCIBINA

Trovasi nella Siria settentrionale ed è tuttora intatto.

PLASTICO DEL PONTE AUGUSTEO-TIBERIANO DI RIMINI

Il ponte, del 14-21 d. C., è tuttora in uso sul fiume Marecchia, l'antico *Ariminus*. È in travertino, a cinque archi. La fondazione del ponte è ricordata da due epigrafi uguali, nei parapetti.

LA CAVALCATA DEI IUVENES DI VIRUNUM

Da Klagenfurt (Austria) è venuta una perfetta riproduzione di un bassorilievo rappresentante la cavalcata dei Iuvenes di Virunum, membri cioè di quella *Iuventus*, che nei tempi imperiali costituì a Roma e nelle province una istituzione di tipo assai simile ai nostri Gruppi Universitari Fascisti.

RIPRODUZIONE DI SANDALI DI SOLDATI ROMANI, TROVATI IN RENANIA

LA TOMBA DI GAIO ROMANIO, CAVALIERE DELL'ALTA NORICORUM, NATIVO DI CLAUDIA CELEIA, ORA CILLI, IN IUGOSLAVIA

PROVINCIA DELL'IMPERO (LA SPAGNA ?), DAL TEMPIO DEDICATO ALLA MEMORIA DI ADRIANO A ROMA, ORA IN CAMPIDOGLIO

STELE SEPOLCRALE DI M. CELIO DI BOLOGNA

Marco Celio, ufficiale della Legione XVIII, caduto nella guerra di Varo in Germania, è qui effigiato con le *falerae*, cioè le decorazioni militari. La sua stele sepolcrale, trovata a *Castra Vetera* (Furstenberg), con la scritta che è un atto di fede nella rivincita, è ora al Museo di Bonna.

dicina e chirurgia e a tutte le arti e mestieri.

Mi limiterò a ricordare alcune opere pubbliche. Ben fu detto dal mio maestro Lanciani che nelle terre già romane le strade, i porti, le bonifiche, gli acquedotti sono ancora in gran parte quelli che Roma fece. La rete stradale dell'Impero fu qualcosa di maraviglioso, quasi di inconcepibile, se si pensa ai tempi. Raccogliere da tutte le parti queste testimonianze di civiltà è stato nostro

GRANDE BRONZO DI ADRIANO

L'Imperatore è seguito dai suoi soldati con le insegne. In basso, la scritta *disciplina*. (Ingrandimento del calco).

compito principale. La Val d'Aosta ha ancora intatto un ponte dell'anno 3 a. C. il cui plastico starà vicino a quelli dei ponti, pure conservatissimi, di Settimio Severo sullo Sciabina in Siria e di Augusto e Tiberio a Rimini.

Nè ponti o acquedotti o vie, o teatri o stadî o emissarî soltanto, figureranno alla Mostra Augustea, ma veri centri anche di città greche, come la piazza imperiale di Mileto in Asia Minore, i quali dimostreranno l'origine antica di molti dei principî dell'urbanistica moderna. Vi saranno, infine, diorami di città del mondo antico e grandi plastici della ricostruzione di Ostia, con l'Isola sacra e il *Portus Romae*, e quello di Roma stessa, che costituirà una rievocazione della città imperiale, quale gli ultimi scavi del Governo Fascista hanno rivelato, più completa e accurata di tutte quelle finora tentate.

Una sezione proverà l'opera immensa del Fascismo in favore dei monumenti di Roma antica. La rinascita di tanti venerati simboli nell'Italia Fascista, dal Fascio Littorio alle insegne dei Giovani Fascisti e della Milizia, chiuderà questa rievocazione, che vuol essere severamente documentata e che sarà un'esaltazione, un ammonimento, un'esortazione a uguagliare e superare i nostri antichi.

G. Q. GIGLIOLI

PANORAMI ECONOMICI DELLA NUOVA EUROPA

L'AUSTRIA D'OGGI

Non è un mistero per alcuno che la sistemazione data ai Paesi danubiani, al termine della guerra mondiale, costituisce una fonte di preoccupazione per la stabilità dell'attuale assetto europeo.

L'Austria principalmente, questo piccolo Paese che per superficie e popolazione è poco più d'un centesimo dell'Europa, è divenuta un punto nevralgico del continente, che polarizza fortemente, a periodi, le correnti della politica europea, mettendone maggiormente in risalto gli squilibrî e i contrasti.

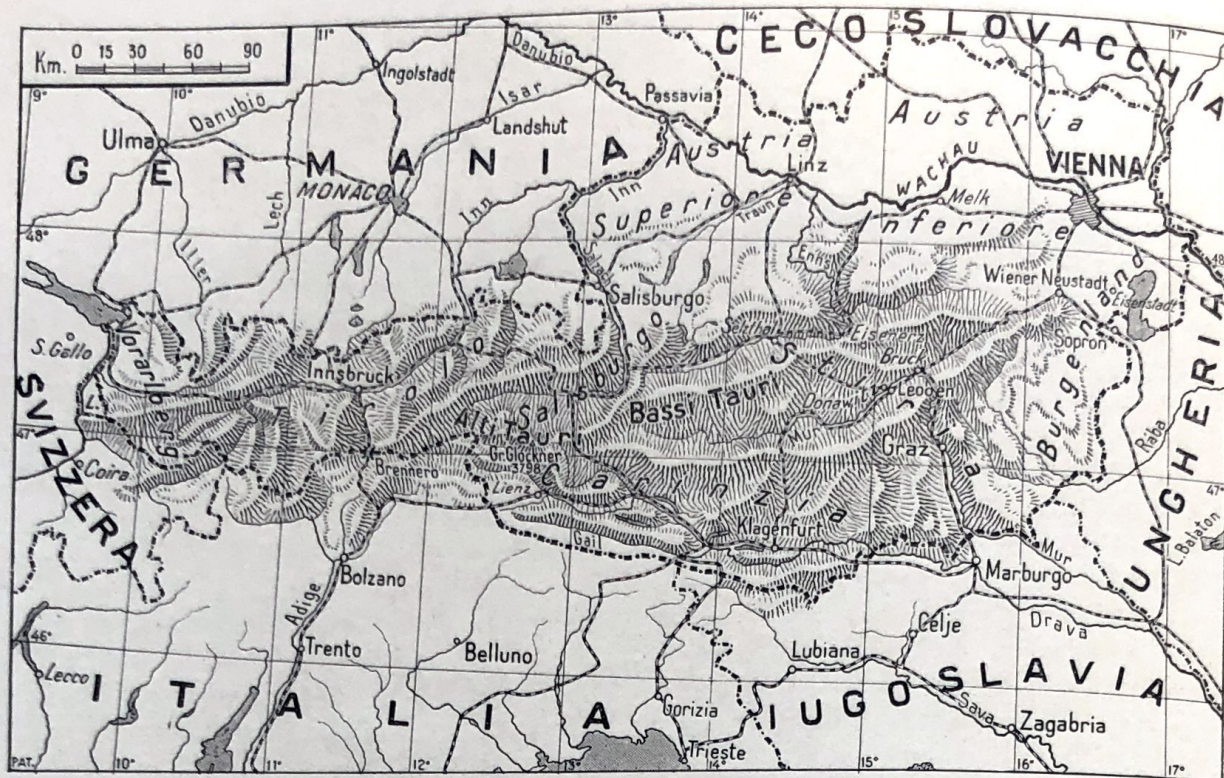
Paese stupendo, situato in uno dei principali punti d'incrocio delle comunicazioni europee, con montagne, vallate, città insigni, che formano una delle maggiori attrazioni del turismo internazionale, essa sembrerebbe la zona più adatta per rendere più vivi i traffici e più feconde ed intense le relazioni fra i popoli; invece da un quindicennio è costretta a lottare per il raggiungimento di una stabile sistemazione interna, che solo in questi ultimi anni va consolidandosi.

Anche chi abbia brevemente soggiornato in Austria porta con sè, al ritorno, il ricordo gradito non solo del Paese, ma della stessa popolazione che lo abita: gente cordiale e fiera, custode e continuatrice di una tradizione storica e culturale, prettamente tedesca, si, ma che, come ebbe ieri una missione e una fisionomia tutta sua di fronte al prussianesimo, tiene a rivendicare oggi, tanto nei confronti del nuovo germanesimo quanto verso gli altri popoli, la propria individualità nazionale.

È quindi con viva simpatia che si guarda agli sforzi di questo popolo per consolidare la sua posizione e cercare un equilibrio stabile che gli consenta di vivere in pace ed in piena cooperazione con popoli vicini.

Sono note le relazioni che nel dopoguerra si son venute allacciando tra la nuova Austria ed il nostro Paese; rapporti che specialmente in questi ultimi anni, per opera del Governo Fascista, si sono intensificati anche sotto l'aspetto economico. Della sua amicizia verso di noi essa ha dato proprio in questi ultimi tempi una prova eloquentissima ed indimenticabile, prendendo posizione a Ginevra contro le sanzioni.

LO SMEMBRAMENTO DELL'IMPERO AUSTRO-UNGARICO

La cartina dà un'idea dello smembramento della Monarchia danubiana alla fine della guerra mondiale. Gravi conseguenze economiche ne derivarono. Alla nuova Austria toccò in eredità, con un'agricoltura insufficiente ai bisogni, quasi tutta l'industria di prodotti finiti dell'Impero, sviluppatasi in un cinquantennio grazie ai vasti sbocchi offerti dal mercato interno. Con la nuova sistemazione e la politica di sbarramento commerciale adottata dagli Stati successori, l'industria austriaca rimase avulsa dalle regioni da cui traeva combustibili e materie prime, e dai suoi sbocchi tradizionali. Gli sforzi della nuova Austria si sono concentrati per riconquistare, con più ampie possibilità di scambio, un più stabile assetto interno. Gli accordi commerciali conclusi a Roma nel 1934 segnano un notevole progresso in questo senso.

L'AUSTRIA ODIERNA

Ridotta, con 83.833 kmq. di superficie e 6.534.481 abitanti, a poco più di un decimo della superficie e della popolazione dell'Impero absburgico, la nuova Austria si è trovata subito dopo l'armistizio a dover risolvere formidabili problemi per la liquidazione del passato e dei postumi della guerra (inflazione, smobilitazione della macchina amministrativa dell'Impero, ecc.) e per ristabilire un vitale equilibrio delle forze produttive nel quadro politico-economico concessole dai trattati di pace. L'opera di ricostruzione, perseguita con ammirevole tenacia in un quindicennio, attraverso difficoltà innumerevoli, attesta delle virtù fondamentali del popolo austriaco e della sua ferma volontà di rinascita per concorrere all'opera di pace e di collaborazione europea.

Per comprendere chiaramente la situazione austriaca, bisogna richiamarsi per un momento al passato e constatare gli enormi cambiamenti che essa ha dovuto subire da prima a dopo la guerra.

La funzione economica dell'Impero Austro-Ungarico

Nonostante la simpatia e i rapporti molteplici che ci legano alla nuova Austria, non riesce agevole a noi Italiani — eredi delle tradizioni del Risorgimento e per i quali la lotta per l'unità nazionale finisce soltanto a Vittorio Veneto — di apprezzare gli aspetti utili e positivi che ebbe il vecchio Impero absburgico ai suoi tempi, o almeno di comprenderli così bene come ne comprendemmo il suo lato negativo, di sistematica opposizione, cioè, alle aspirazioni nazionali dei popoli soggetti. Effettivamente il vecchio Impero Austro-Ungarico, secondo per estensione, terzo per popolazione, fra gli Stati d'Europa, assolse, ai suoi tempi, una funzione benefica, di unificazione economica, di equilibrio e di progresso nei Paesi danubiani, ormai universalmente riconosciuta in sede storica. Unendo sotto il suo dominio un mosaico di razze diverse e disformi per temperamento e civiltà; offrendo loro ampie possibilità d'intensificare senza impacci doganali i mutui rapporti economici come entro il territorio di una sola nazione; dando infine ad esse, non solo il beneficio di partecipare ad un potente complesso politico e militare, ma anche di godere di un'amministrazione civile e finanziaria per molti aspetti esemplare, l'Impero Austro-Ungarico riuscì a portare questi popoli a un alto grado di progresso e di benessere, a cui difficilmente sarebbero pervenuti divisi e con le sole loro forze.

È specialmente dalla seconda metà dell'Ottocento, dopo la rivoluzione politica del '48 che segna l'avvento della borghesia imprenditrice nei quadri dell'economia austriaca, e dopo l'abolizione del confine doganale

IL CENTRO DI VIENNA E LA CATTEDRALE DI S. STEFANO, DAL CAMPANILE DELLA VOTIVKIRCHE

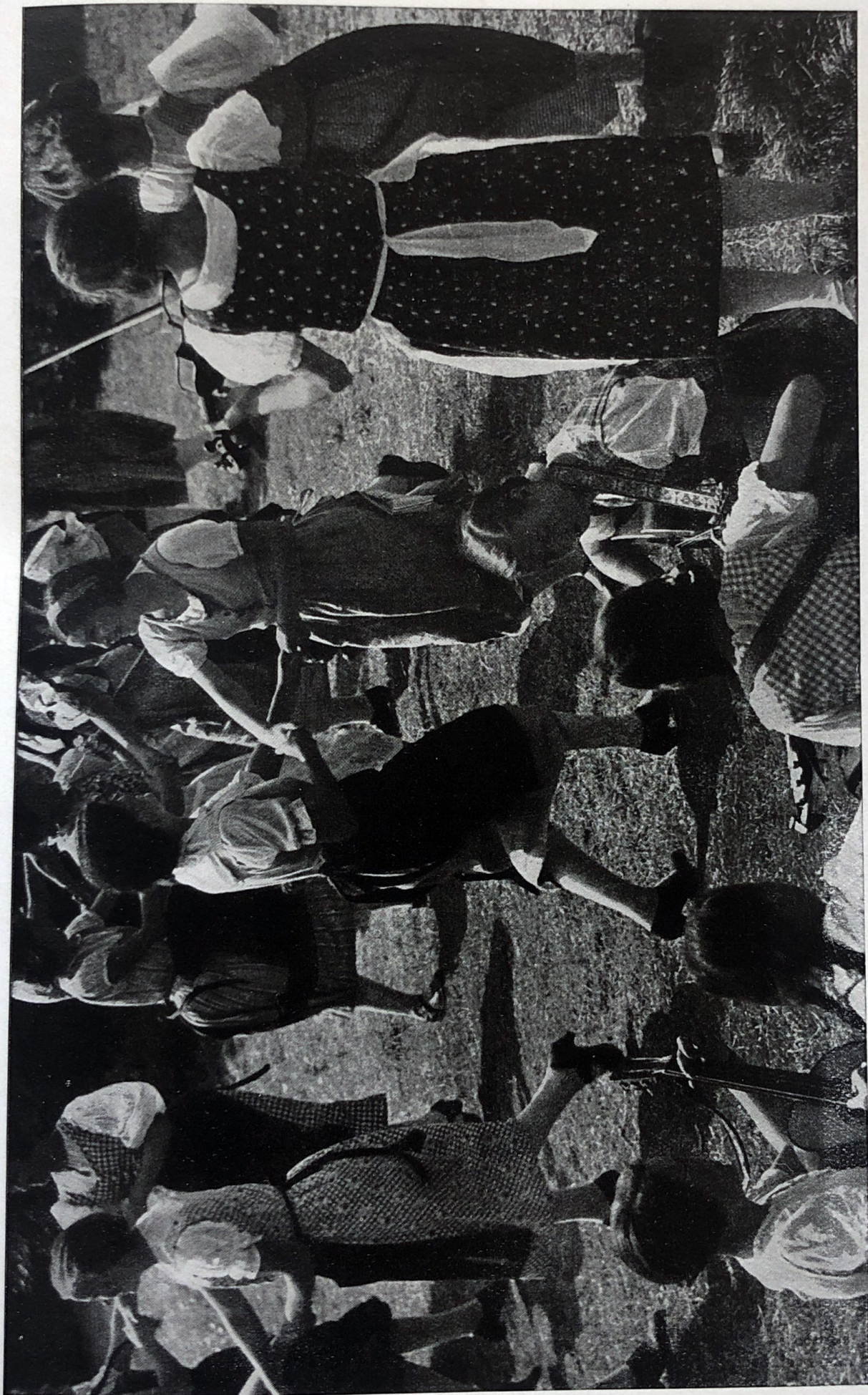
Cessato il fasto dell'Impero, Vienna non vive soltanto delle tradizioni, le cui tracce numerose dànno tuttavia una grazia e suggestione ineguagliabili al suo aspetto: centro culturale e artistico di fama mondiale, essa va ora riprendendo le sue funzioni di principale punto di raccordo del commercio continentale.

con l'Ungheria (1850), che il vasto Impero diventa, nella sua quasi totalità, una sola unità economica, offrendo alle industrie nascenti ed a tutti i rami della produzione possibilità quasi illimitate di sbocchi e di collegamento all'interno del vasto territorio. Le regioni favorite dalla natura, aventi ricchezze nel sottosuolo o maggiori possibilità di scambi, divennero ben presto sedi di grandi e ben attrezzate industrie; sorrette

VIENNA, VISTA DALLA NUOVA STRADA PER KOBENZL
La magnifica strada (Höhenstrasse) che da Vienna conduce a Kobenzl, recentemente inaugurata, è una delle opere pubbliche facenti parte del grande programma governativo per combattere la disoccupazione.

queste da un'ardita politica di credito e di compartecipazione diretta delle banche, che, se non scevra di pericoli, fu la principale causa di così rapida e prosperosa trasformazione industriale della duplice Monarchia.

Si veniva intanto spontaneamente attuando una divisione di lavoro nell'economia interna dell'Impero. Le regioni maggiormente industrializzate (Boemia, Moravia, Slesia, Alta e Bassa Austria, Stiria) cedevano i loro manufatti alle regioni agricole (principalmente l'Ungheria) ricevendone in cambio i prodotti e le derrate di cui abbisognavano. L'Impero divenne così un complesso economico quasi autarchico, le cui parti si completavano vicendevolmente. Non solo: anche Vienna, che già nel Settecento, specialmente ai tempi di Maria Teresa e di Giuseppe II, aveva raggiunto una rinomanza europea attraendovi letterati e artisti d'ogni Paese, subisce radicali trasformazioni. Essa non è più soltanto la capitale politica dell'Impero, la sede della Corte, il massimo centro culturale ed artistico: in essa si accentrano le banche a cui fan capo le fila finanziarie di tutta l'organizzazione delle industrie, che pure quivi hanno la loro direzione o la sede principale degli affari.

Per di più, il rapido affermarsi della potenza politica e industriale della Germania dopo il '70 aveva persuaso gli Absburgo a rinunciare ai loro sogni d'espansione nell'occidente e ad indirizzare le loro mire nell'oriente europeo, specialmente nei Balcani, verso i quali la diplomazia e il commercio austriaco, negli ultimi trent'anni di vita dell'Impero, concentrarono di preferenza i loro sforzi. Queste ragioni portarono a costituire in Vienna — che per cause geografiche e tradizionali era il naturale centro di contrattazione e di transito dell' Europa orientale — tutta un'organizzazione specializzata per il finanziamento del commercio balcanico e del Levante, alla cui trafila facevan capo, non solo i commercianti austriaci, ma anche quelli dell'estero. Questo organismo specializzato per il commercio orientale, se da un lato, per la penetrazione

UN BALLO CAMPESTRE NEL WIENERWALD, TRA LE AMENE COLLINE BOSCOSE CONTORNANTI VIENNA

Alla fine della settimana, allegre brigate sciamano da Vienna nei dintorni, riempiendo di canti e di allegri richiami la pace maestosa dei boschi.

ADMONT (STIRIA) - UNA CARATTERISTICA BOTTEGA DI FABBRO, D'IMPRONTA MEDIEVALE
Il paese, situato sulla linea Innsbruck-Vienna, è un centro di soggiorno estivo e di sports invernali, ed è celebre anche per la sua abbazia benedettina del 1074. L'arte tradizionale del ferro battuto vi è ancora in auge.

nei Balcani, si serviva della rete fluviale del Danubio e di quella ferroviaria, si valeva dall'altro, come principale punto di deflusso per il Levante, di Trieste, divenuta sotto questo aspetto erede della potenza commerciale di Venezia ai tempi gloriosi della Dominante.

VIENNA - CASTELLO DI SCHÖNBRUNN: LA «GLORIETTE», VISTA DALLA TERRAZZA DEL CASTELLO

Dal vecchio Impero alla nuova Austria

La grande guerra distrusse questo stabile assetto economico che si era formato nell'Europa centrale ed il perfetto strumento di intermediazione e di finanziamento che si era accentrato in Vienna, senza sostituirvi nulla che valesse poi a riprenderne la funzione. All'atto della pace, gli Alleati vittoriosi tracciarono le frontiere dei Paesi danubiani sulla base della nazionalità delle popolazioni, senza curarsi dei molteplici rapporti di indole economica che si erano ormai saldamente stabiliti fra di essi, nè delle gravi ripercussioni che la brusca recisione di tali legami avrebbe causato.

Il trattato di S. Germano (firmato il 10 settembre 1919) completato poi con una determinazione relativa al Burgenland, veniva a stabilire le frontiere attuali della nuova Austria (1). Sul territorio del vecchio Impero sorgevano, oltre all'Austria, l'Ungheria e la Cecoslovacchia, come Stati indipendenti. Altre parti del territorio toccavano alla Iugoslavia, alla Romania e alla Polonia. E tornavano finalmente alla madre Patria Trento, Trieste e le parti della costa dalmatica che gli Alleati ci dovevano poi così a lungo e accanitamente contendere.

Così dall'unità economica dell'Impero sorgevano, o si completavano, sette economie nazionali, differenti, straniere le une alle altre, divise da barriere doganali che gli odî accumulati nel lungo servaggio e la non più raffrenata volontà di indipendenza resero ancor più alte e difficili da superare. L'Austria veniva ridotta ad una esigua striscia di territorio, allungata da est ad ovest, con 83.833 kmq. di superficie e 6.534.481 abitanti, ossia il 13,2 per cento della superficie e il 12,6 per cento della popolazione del vecchio Impero Austro-Ungarico, che aveva una superficie di 667 mila kmq. e una popolazione di 51 milioni di abitanti.

(1) Cfr. U. Ademollo - *Gli Stati d'Europa dopo la grande guerra: Austria e Ungheria*, nel nostro fascicolo di Ottobre 1933-XI.

PAESAGGIO DELLA CARINZIA, PRESSO SPITTAL, SULLA DRAVA

Subito si fecero evidenti le disgraziate condizioni in cui l'Austria veniva a trovarsi. Geograficamente la massima parte del territorio assegnatole era di carattere montagnoso ed impervio, scarsissime invece le pianure intensamente coltivabili. Inoltre la capitale ed i centri più importanti si trovavano più vicini agli Stati confinanti che non alla maggior parte del territorio del Paese, ciò che non mancava di ripercuotersi sfavorevolmente sul commercio. Dal lato demografico saltava subito all'occhio lo squilibrio tra il Paese e la capitale, che, se era adatta come centro di un grande Impero, si presentava ora del tutto sproporzionata alla estensione ed ai bisogni del piccolo Stato. Vienna accentrava infatti da sola quasi un terzo della popolazione della nuova Austria, appesantita, per di più, dalla struttura amministrativa e burocratica che aveva servito alla duplice Monarchia.

Dal lato economico, la situazione era ancor più grave: l'agricoltura risultava del tutto insufficiente ai bisogni della popolazione, essendo molto limitata, per estensione e rendimento, dalle condizioni naturali del territorio. Toccava, invece, in eredità al nuovo Stato quasi tutta la grande industria di prodotti finiti che era servita all'Impero e che si era sviluppata appunto in base ai larghi sbocchi che esso offriva. Questa industria era accentrata all'ingrosso intorno a Vienna e nella Stiria, ma le località da cui essa traeva le materie prime ed i combustibili necessari, come quelle in cui erano situati i suoi sbocchi tradizionali, si trovavano ormai al di là delle sue frontiere.

Così, ad esempio, per l'utilizzazione delle sue ricchezze minerarie, costituite principalmente da ferro ed altri metalli, essa doveva rivolgersi all' estero per i combustibili, non essendo rimasto entro i nuovi confini che l'1 per cento delle miniere di carbon fossile ed il 10 per cento di quelle di lignite del vecchio Impero. Così per poter attivare la sua importante industria dell'abbigliamento, che aveva una tradizione in Vienna, apprezzatissima anche oltre le frontiere, mancavano all'interno le materie tessili necessarie.

Tanto per il fabbisogno interno dei mezzi

COSTUMI FEMMINILI DI HEILIGENBLUT, IN CARINZIA

COSTUME FEMMINILE DI WACHAU
La Wachau è una delle più suggestive plaghe del Danubio, ricca di leggiadri costumi, di leggende, di foreste, di vigneti.

merciale adottata da tutti gli Stati successori che, gelosi della conquistata indipendenza politica, miravano a rendersi indipendenti anche economicamente. Ancora sotto la pressione dell'economia di guerra, essi si affrettarono a nazionalizzare la loro produzione allargando gli impianti che già esistevano e facendone sorgere di nuovi per emanciparsi dall'industria austriaca, già loro fornitrice. In pari tempo essi rimettevano in vigore il sistema doganale austriaco, ma per servirsene l'un contro l'altro, inasprendolo con proibizioni d'ogni sorta e rendendo praticamente impossibile ogni esportazione all'industria austriaca, che dovette così sempre più ridursi a contare sulla capacità assorbitiva del mercato interno. A lato di queste gravi condizioni di fatto, altri problemi, derivati direttamente dalla guerra, si presentavano di urgente soluzione: innanzitutto quello di frenare la caduta della moneta, che significava un continuo, progressivo impoverimento della popolazione. Occorreva inoltre adeguare senza ritardo la struttura dell'amministrazione pubblica (organizzata per servire ad un grande Impero di cinquantadue milioni di abitanti) e le spese relative, ai bisogni ed alle possibilità di uno Stato con meno di sette milioni di abitanti, rimettendo senza indugio in sesto il bilancio statale. Altri problemi poi si presentavano di soluzione non meno urgente, come quello di aumentare il più possibile la produzione agricola e di organizzare lo sfruttamento completo delle forze idriche naturali, per ridurre al minimo l'importazione di derrate e di combustibili, partite largamente

di sussistenza, quanto per il combustibile per le materie prime necessarie alle sue industrie, la nuova Austria si trovava quindi a dover dipendere largamente dall'estero.

Per poter tenere in vita il suo apparato produttivo, non rimaneva al nuovo Stato che un mezzo: quello di esportare su larga scala i suoi prodotti finiti per poter ricevere, a sua volta, tutti i beni di cui abbisognava.

A questa necessità fondamentale dell'Austria si oppose fatalmente la politica com-

Idillio rusticano a Oetz (Tirolo)

Autocromia Lubinski, Haarlem

Costumi dell'alta Valle della Drava

Costumi della Val d'Oetz (Tirolo)

Autocromie Lubinski, Haarlem

Alunni delle scuole pubbliche di Oetz (Tirolo)

Autocromia Lubinski, Haarlem

Casa del secolo XVI, a Oetz (Tirolo)

Costume maschile di Oetz (Tirolo)

Autocromie Lubinski, Haarlem

e costantemente deficitarie nella bilancia del commercio estero.

L'opera di liquidazione dei postumi della guerra e di adattamento del Paese alla sua nuova sistemazione si presentava quindi come un'impresa ardua e lenta, avversata da mille ostacoli.

I primi anni del dopoguerra furono particolarmente difficili. La bilancia commerciale con l'estero continuava ad avere un passivo preoccupante: intorno ad un miliardo di scellini all'anno, e tale deficit si mantenne quasi costante negli anni successivi. Nel 1922, di fronte ad una esportazione pari a 1.589.345 milioni di scellini (costituita per quattro quinti di prodotti industriali finiti) si ebbe una importazione pari a 2.528.910 milioni di scellini (di cui più del 30 per cento costituito da generi alimentari e animali vivi, e più del 10 per cento da combustibili). E questo può essere considerato un esempio tipico della situazione del commercio estero austriaco nel dopoguerra.

ENTRATA DEL CASTELLO DI PICHLARN (STIRIA)
Nello sfondo, si erge la imponente mole del monte Grimming (2351 metri).

D'altra parte, la circolazione monetaria, che alla fine del 1919 era di 12.134 milioni di corone, saliva alla fine del 1922 a 4.080.177 milioni di corone, aumentando cioè di 340 volte! Il corso medio del franco svizzero (1), che alla fine del 1920 era ancora a Vienna di 10.025 corone (per 100 franchi svizzeri), giungeva nel settembre del 1922 a 2.277.678 corone!

Il significato di queste cifre si può capire completamente solo se, oltre alla tragedia monetaria vissuta dal popolo austriaco, ricordiamo o immaginiamo per un momento la serie innumere delle rovine materiali e morali che da essa derivarono.

(1) Parità-anteguerra: 1 corona = 1 fr. svizzero.

L'opera di ricostruzione

La rapida svalutazione della corona nei primi mesi del 1922, aggravata dalla fuga dei capitali all'estero, esigeva pronte decisioni. D'altra parte, la crescente rarefazione delle divise, rendendo problematica l'importazione dei più importanti mezzi di sussistenza, faceva alzare ancora una volta lo spettro della fame su di un Paese già tanto provato e stremato. Doveva toccare ad un intelligente prelato, già ministro nell'ultimo gabinetto della Monarchia e sostenitore del programma pacifista tentato dall'Impe-

NUOVE CASE COLONICHE A GRUNDBERG, PRESSO STEYR

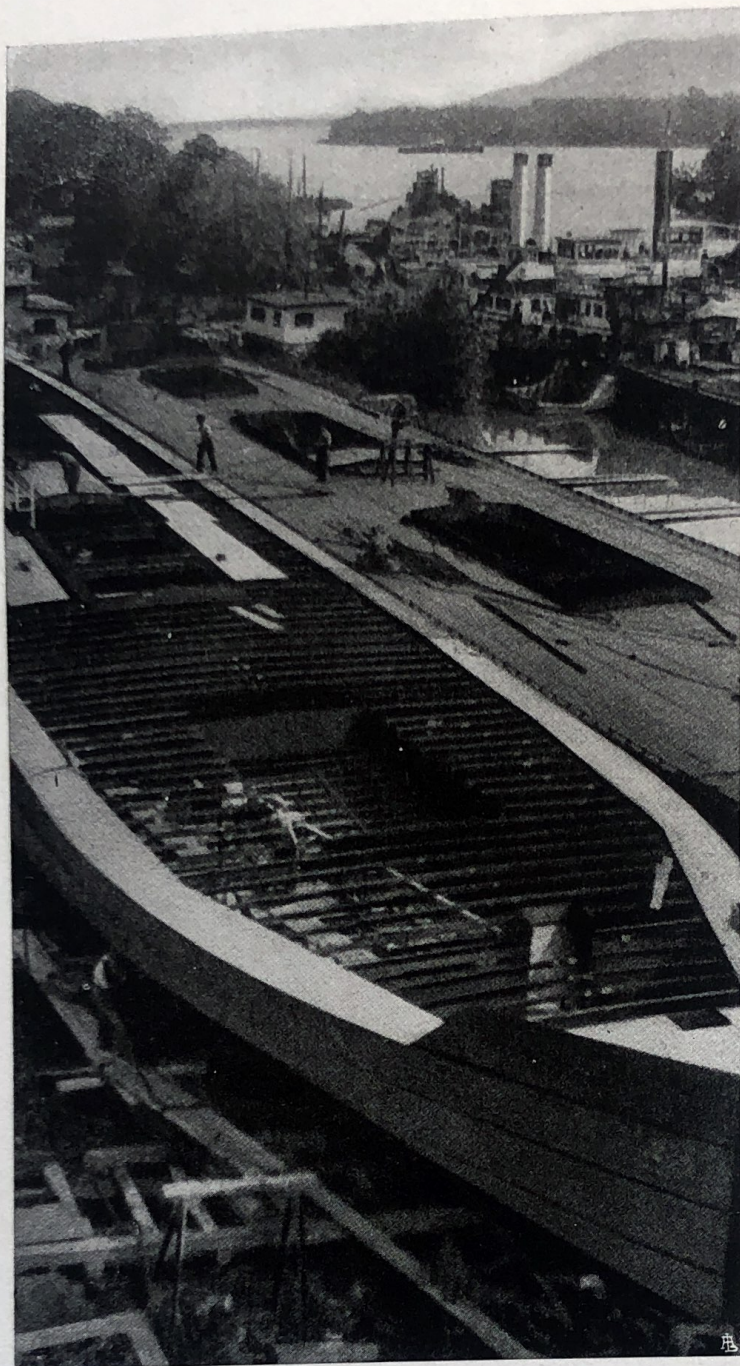
Nove milioni di scellini sono stati destinati dal Governo federale per la opere di colonizzazione agricola.

ratore Carlo negli ultimi tempi della guerra, il compito di iniziare l'opera di ricostruzione dell'Austria. Il 4 ottobre 1922 il Cancelliere austriaco mons. Seipel firmava a Ginevra tre protocolli, in base ai quali Italia, Francia, Gran Bretagna e Cecoslovacchia si dichiaravano disposte a concedere un prestito all'Austria, alla condizione che fosse stabilizzata la moneta, addivenendo in pari tempo alla fondazione di una nuova Banca d'emissione indipendente, e che venisse ristabilito l'equilibrio del bilancio statale mediante la riduzione delle spese e l'aumento delle entrate.

In breve tempo tutte le riforme previste poterono essere attuate. Il 2 gennaio 1923 la nuova Banca nazionale poteva già entrare in funzione. La copertura metallica o parificata, che al gennaio 1923 era del 26,73 per cento della circolazione, aumentava progressivamente in seguito, fino a raggiungere, alla fine del 1928, il 70,95 per cento. A conclusione dell'opera di riassestamento della moneta, veniva decisa, con legge del 20 dicembre 1924, l'introduzione dello scellino come moneta di conto per tutto il territorio della Confederazione. La corona fu convertita in scellino nella proporzione di 10.000 corone carta per uno scellino, e si fissò la parità di questo a 0,21172086 grammi d'oro fino. Con rapidità ed energia non minori, il Governo agiva per il riassestamento del bilancio statale, che già alla fine del 1924 poteva presentare un'eccedenza attiva di più di 90 milioni di scellini. Il pareggio del bilancio veniva mantenuto anche negli anni successivi nonostante il peggioramento, divenuto poi generale, della situazione economica. Ancora nel 1929 il bilancio presentava una eccedenza attiva di 166 milioni di scellini, e solo negli anni successivi doveva tornare in *deficit* a causa della grave crisi bancaria intervenuta in seguito alla caduta del Credit Anstalt, caduta che, verificatasi nel 1931, fu quasi il segnale del rincrudimento generale della crisi in tutti i Paesi d'Europa.

Ma se nel campo finanziario e monetario

PAESAGGIO DELL'ALTA AUSTRIA, PRESSO LINZ

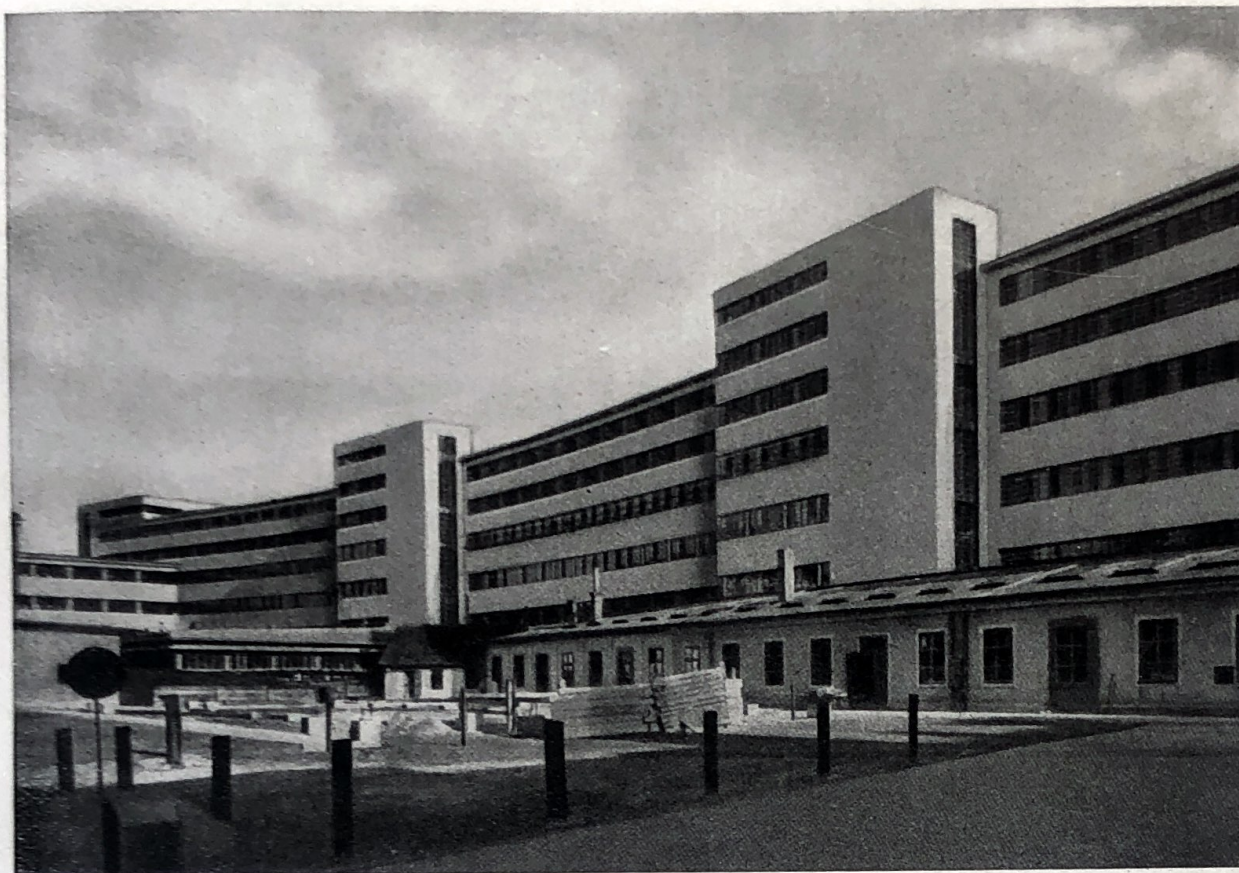
È una delle migliori zone agricole dell'Austria, ove i boschi si alternano con fiorenti campi di cereali. Pure sviluppata vi è l'industria della tessitura e filatura.

NEL CANTIERE DI KORNEUBURG, SUL DANUBIO

La costruzione di questi nuovi battelli per il servizio danubiano è compresa in quel programma governativo contro la disoccupazione, che ha raggiunto cospicui risultati.

si erano conseguiti risultati soddisfacenti, non altrettanto si poteva dire della situazione economica. La politica di sbarramento commerciale attuata dagli Stati successori della ex-monarchia nei confronti dei prodotti austriaci, era stata nel complesso mantenuta, nonostante i trattati di commercio conclusi, che non eran quindi riusciti a mutare la situazione. La bilancia del commercio estero si manteneva costantemente deficitaria, insufficientemente compensata dalle cosiddette «entrate invisibili» (spese di turisti nel Paese, interessi e dividendi di capitali investiti all'estero, ecc.) e riflettendosi sfavorevolmente sulla stabilità della moneta. Si rendevano quindi necessari, per evitare un ulteriore franamento della situazione, altri prestiti dall'estero, che vennero nuovamente concessi sotto gli auspici della Società delle Nazioni.

Gli Accordi di Roma

Non è nostro compito di ritracciare le vicende, d'altronde note, dell'Austria in questi ultimi tempi.

Nonostante l'aggravarsi della crisi generale, che non poteva che ripercuotersi duramente in un Paese già tanto provato, l'opera di risanamento e di ricostruzione interna è stata perseguita con ammirevole tenacia portando a concreti risultati. Ci corre qui l'obbligo di ricordare la figura del cancelliere Dollfuss, la cui vita, così tragicamente troncata nel luglio del 1934, fu largamente spesa per l'attuazione di quella politica di unificazione nazionale, di sviluppo delle forze produttive interne e di strette intese con l'Italia, oggi degnamente continuata dall'attuale cancelliere von Schuschnigg. La situazione politica — in precedenza aggravata da insanabili dissensi (espressione di una più profonda antitesi fra città e campagna, e dell'estremismo a cui era facile incentivo la lunga crisi subita) — è ora nelle mani dei movimenti nazionalistici e di quello cristiano-sociale, collegati insieme in un Fronte patriottico (*Vaterländische Front*). Nell'aprile 1935, secondo i dati comunicati dal Segretario della Propaganda, 1.700.000 persone erano aderenti al Fronte patriottico. Questo, a sua volta, si divide in un Fronte civile e in un Fronte armato (*Wehrfront*) al quale partecipano cinque grandi associazioni nazionali militarmente organizzate. Prime, in ordine d'importanza, l'*Oesterreicher*

LINZ - LA NUOVA MANIFATTURA DEI TABACCHI

Anche questa costruzione, una delle più moderne del genere, fa parte del piano governativo di lavori pubblici predisposto per lenire la disoccupazione.

Heimatschutz guidata dal vice-cancelliere principe di Starhemberg, e le *Ostmärkische Sturmscharen*, alla cui testa è l'attuale cancelliere von Schuschnigg. È in corso la trasformazione dello Stato ispirata ai princìpî del corporativismo fascista.

Nel campo della politica economica, il Governo ha moltiplicato gli sforzi per stringere nuovi accordi commerciali che consentissero più attivi scambi con l'estero. Fra queste convenzioni, meritano d'essere particolarmente segnalati i protocolli firmati a Roma nel marzo del 1934 per lo sviluppo dei rapporti economici fra l'Italia, l'Austria e l'Ungheria e per l'incremento dei traffici austriaci attraverso il porto di Trieste. Gli Accordi tripartiti di Roma, che già hanno dato fecondi risultati, aprono la via ad un nuovo orientamento della politica economica che, se sarà seguito dagli altri Stati danubiani, potrà portare ad un generale miglioramento delle condizioni della Europa centrale e ad un rasserenamento dell'orizzonte politico internazionale.

Il passivo della bilancia commerciale, che aveva raggiunto nel 1924 l'altezza di 1485,7 milioni di scellini, si riduceva nel 1934 a 292,2 milioni di scellini. Riduzione, questa, pur sempre salutare per la stabilità monetaria, per quanto causata dalla contrazione del commercio estero austriaco in questi ultimi anni, conforme, in questo, alla tendenza dominante nel resto del mondo.

Nel campo finanziario si è parimenti proceduto ad una notevole opera di risanamento dopo la grave crisi del 1931.

Nel marzo 1933 si veniva a rinnovare radicalmente la struttura bancaria austriaca sull'esempio di ciò che era stato fatto in Italia e in Germania. Con la partecipazione dello Stato, veniva fondato un nuovo organismo (*Gesellschaft fur Revision und Treuhändige Verwaltung*) per la liquidazione di tutte le partite congelate (titoli, partecipazioni, crediti) che ancora appesantivano la situazione delle banche. Con nuove fusioni e concentramenti si addiveniva inoltre ad una razionale divisione degli istituti di cre-

UN IMPIANTO TRASPORTABILE DI SEGHERIA MECCANICA IN TIROLO

Nell'economia dell'Austria, così come nel suo aspetto esteriore, le foreste hanno una funzione ben caratteristica ed importante. Esse coprono il 38 per cento della superficie totale del Paese e il 42 per cento dell'area produttiva. L'esportazione del legname occupa uno dei primi posti negli scambi con l'estero.

dito, alcuni destinati esclusivamente al finanziamento delle industrie, altri alle normali operazioni commerciali.

Merita poi di essere segnalata la lotta contro la disoccupazione, che, specialmente in questi ultimi anni, in conseguenza anche dell'aggravarsi della crisi generale, aveva assunto proporzioni allarmanti. Il Governo, d'accordo col Comune di Vienna e con i Governi delle altre province, sta ora attuando un vasto programma di lavori pubblici, i quali, mentre dànno lavoro a migliaia di disoccupati, miglioreranno notevolmente le comunicazioni e l'assetto edilizio del Paese.

La struttura economica della nuova Austria: l' agricoltura

Questa breve rassegna delle vicende austriache dopo la guerra, che attestano del costante sforzo del Paese per adeguarsi alla nuova situazione, e dei risultati raggiunti sin qui (veramente notevoli, se si tien conto delle basi di partenza e della crisi generale sopravvenuta), ci deve portare ad esaminare concretamente, sia pure per sommi capi, quale è realmente l'attuale struttura della economia austriaca, nella quale sono racchiuse le possibilità del suo sviluppo avvenire.

L'agricoltura, benchè si dimostri insufficiente al fabbisogno interno, ha naturalmente un'importanza preponderante per la vita del Paese. Ancora dall'ultimo censimento del 1934 si rileva che appena il 30 per cento della intera popolazione produttiva è occupato nell'agricoltura o silvicoltura (nel vecchio Impero Austro-Ungarico, il 67 per cento). Il carattere e l'estensione delle coltivazioni varia considerevolmente da zona a zona. Bisogna tener presente che più del 92 per cento del territorio ha carattere montagnoso e che solo il 4,5 per cento è rappresentato da vere pianure. Circa il 10,5 per cento dell'area totale è improduttivo, ma la proporzione di superfici sterili sale con l'innalzarsi delle regioni, sino a raggiungere il 25 per cento negli Alti Tauri ed il 34 per cento

LAVORI PER LA COSTRUZIONE DELLE NUOVE OFFICINE DEL GAS, SIMMERING, DI VIENNA
Questa costruzione è compresa nel grande programma di lavori pubblici dell'ammontare di 120 milioni di scellini, impreso dal comune di Vienna, a lato del programma governativo, per combattere la disoccupazione.

nelle Alpi centrali. Del terreno produttivo poco più del 40 per cento è coltivato intensamente (cereali, praterie, vigneti, ecc.), mentre il 59 per cento è coperto da foreste o dedicato ai pascoli.

Sotto l'aspetto agricolo, possiamo dividere all'ingrosso il Paese in due grandi zone: il paese alpino (Vorarlberg, Tirolo, Salisburghese, Carinzia e Stiria) dove il rigido clima abbrevia il ciclo delle colture e le accidentalità naturali ne limitano l'estensione e il rendimento; i territori del Danubio (Alta e Bassa Austria, bacino di Vienna) e il Burgenland, con terreno fertilissimo e aperto alle grandi colture dei cereali. Le regioni alpine sono ricche di foreste e di pascoli; l'allevamento del bestiame ha naturalmente un'importanza fondamentale in queste zone, mentre invece l'estensione dei terreni arabili discende a proporzioni minime (il 6 per cento nel Tirolo, appena il 3,5 per cento nel Vorarlberg). Nei distretti più bassi ed a suolo fertile la media del terreno coltivabile giunge fino al 40-50 per cento della superficie produttiva, ed i rendimenti sono comparativamente alti per la migliore qualità del terreno e l'adozione di più razionali metodi di coltivazione.

Il fatto di dover dipendere dall'estero per il fabbisogno di cereali della popolazione ha naturalmente stimolato la produzione interna ed ha fatto intensificare lo sfruttamento del terreno. Sotto questo aspetto, notevolissimi progressi si sono compiuti. Il rendimento medio del frumento per ettaro, che nel 1926 era di 12,7, saliva nel 1933 a 18,1; quello della segala passava nello stesso periodo da 12,1 a 17,7; l'orzo da 13,5 a 19,5; l'avena da 13,8 a 16,4. Alla fine del 1933 la produzione cerealicola era sufficiente a coprire il fabbisogno interno nella misura del 55,84 per cento pel frumento (in confronto al 34,5 per cento nel 1926), del 98,71 per cento (80,67 per cento) per la segala, del 72,39 per cento (63,80 per cento) per l'orzo, del 95,18 per cento (83,58 per cento)

UNA DELLE MODERNISSIME AUTOMOTRICI IN SERVIZIO SULLA LINEA FERROVIARIA VIENNA-GRAZ

per l'avena. Anche la produzione delle patate, particolarmente intensa nei Paesi del Danubio e del Burgenland, poteva coprire, nel 1933, quasi completamente la richiesta interna. Per lo zucchero, la produzione di quell'anno giungeva a coprire il 98 per cento del fabbisogno, mentre nel 1926 ne copriva il 42 per cento. La barbabietola da zucchero è specialmente coltivata nel bacino di Vienna. I raccolti dei foraggi sono particolarmente redditizi nelle pianure del Burgenland, dove pure l'allevamento del bestiame è praticato intensivamente.

In secondo piano per importanza, ma pur sempre notevoli, sono le coltivazioni del luppolo, del lino, della canapa e della colza. Gli orti e i frutteti vanno gradualmente sostituendo le viti, che sono in diminuzione in molte zone. La produzione media dei vini si aggira ancora sui 7-800.000 ettolitri, con prevalenza dei bianchi. È pure nota la produzione delle mele nel Tirolo e nel Salisburghese e d'altra frutta nella Stiria.

Naturalmente nella economia dell'Austria, così come nel suo paesaggio, le foreste hanno un posto molto importante. Esse coprono circa il 38 per cento della superficie totale del Paese, e il 42 per cento dell'area produttiva. Si noti che quest'ultimo dato è soltanto superato dalla Finlandia e dalla Svezia. L'esportazione del legname occupa uno dei primi posti, per volume e valore, negli scambi con l'estero.

I quattro quinti delle foreste sono costituiti da conifere, tra cui predomina l'abete. Esse occupano un posto preminente in Stiria, in Carinzia, nel Salisburghese e nel Tirolo. La produzione annua di legname è di circa nove milioni di metri cubi, di cui circa il 60 per cento è disponibile per l'esportazione o per l'industria interna del legno e della carta.

Gli studi fatti in questo campo provano che il Paese potrà ancora nell'avvenire ampliare considerevolmente la produzione di legname, costituente una delle basi fondamentali della sua economia.

Le ricchezze del sottosuolo

Un'altra delle principali ricchezze dell'Austria è data dalle miniere. Le miniere d'oro degli Alti Tauri, famose nel medio evo, hanno ceduto il posto nei tempi moderni alle miniere, ben più redditizie, di ferro, piombo, rame e zinco.

Quelle di ferro sono di gran lunga le più importanti. I principali giacimenti, già conosciuti e sfruttati in tempi preistorici, si trovano in Stiria nell'Erzberg, le cui riserve si calcolano di circa 350 milioni di tonnellate. Il contenuto di ferro nei minerali si aggira intorno al 38-40 per cento. L'estrazione di questi minerali, che aveva raggiunto un massimo di 1.891.000 tonnellate nel 1929, si è notevolmente ristretta negli anni successivi a causa della crisi, accennando però a riprendere in questi ultimi tempi. Nel 1934 la quantità di ferro greggio estratto ha superato le 464.000 tonnellate.

Le miniere di rame sono situate nel Sali-

LAVORI SULLA LINEA FERROVIARIA NELLA VALLE DELL'ENNS (ALTA AUSTRIA)
Il carattere alpino di gran parte del territorio austriaco rende necessaria una assidua cura della rete ferroviaria.

sburghese, in Tirolo e nella Bassa Austria. Piombo e zinco sono invece principalmente estratti in Carinzia, a Bleiberg, e, in modestissime proporzioni, anche in alcune località del Tirolo. La produzione del piombo e dello zinco greggio nel 1934 è stata quasi doppia di quella del 1932, giungendo a 110.000 tonnellate. Sono inoltre da menzionare piccoli giacimenti di bauxite nel Salisburghese, di grafite in Stiria e nella Bassa Austria, e di zolfo ancora in Stiria, nel Tirolo e nel Salisburghese.

Abbiamo già accennato che l'Austria, pur essendo relativamente ricca di minerali di ferro e d'altri metalli, manca invece dei combustibili necessari per la loro lavorazione. Modestissimi giacimenti di carbon fossile si trovano soltanto nella Bassa Austria (Grünbach): la produzione annua non supera in media le 200-230.000 tonnellate. Meno esigui, ma pur sempre modesti, sono i giacimenti di lignite, la cui estrazione annua si aggira sui tre milioni di tonnellate. Nel complesso il combustibile estratto dalle miniere austriache basta appena al 30 per cento del fabbisogno del Paese.

In questi ultimi anni, molto interesse hanno suscitato le ricerche di petrolio e di gas naturale, intraprese da due società, con capitali stranieri, in alcune località dell'Alta e Bassa Austria. Queste ricerche hanno già condotto a positivi risultati, ben promettenti per l'avvenire. Nel 1934 si calcola siano state estratte 5000 tonnellate di petrolio greggio, da trenta pozzi in attività. Per il 1935 era in progetto l'escavazione di altri dieci pozzi. Il petrolio austriaco appare per composizione molto simile a quello dei giacimenti cecoslovacchi, con larga base di asfalti, povero di benzine e paraffina.

Ad Oberlaa, presso Vienna, venne fatto un interessante esperimento col metano. Con un'apposita sonda venne prelevato a 260 m. di profondità il gas naturale ed inviato, per un condotto lungo sei chilometri, alle officine del gas Simmering della E-Werke di

FERROVIA DEI TAURI - IL PONTE DI DÖSSEN. SULLO SFONDO, IL MONTE POLINIK

Vienna, dove venne direttamente impiegato nelle caldaie per la distribuzione.

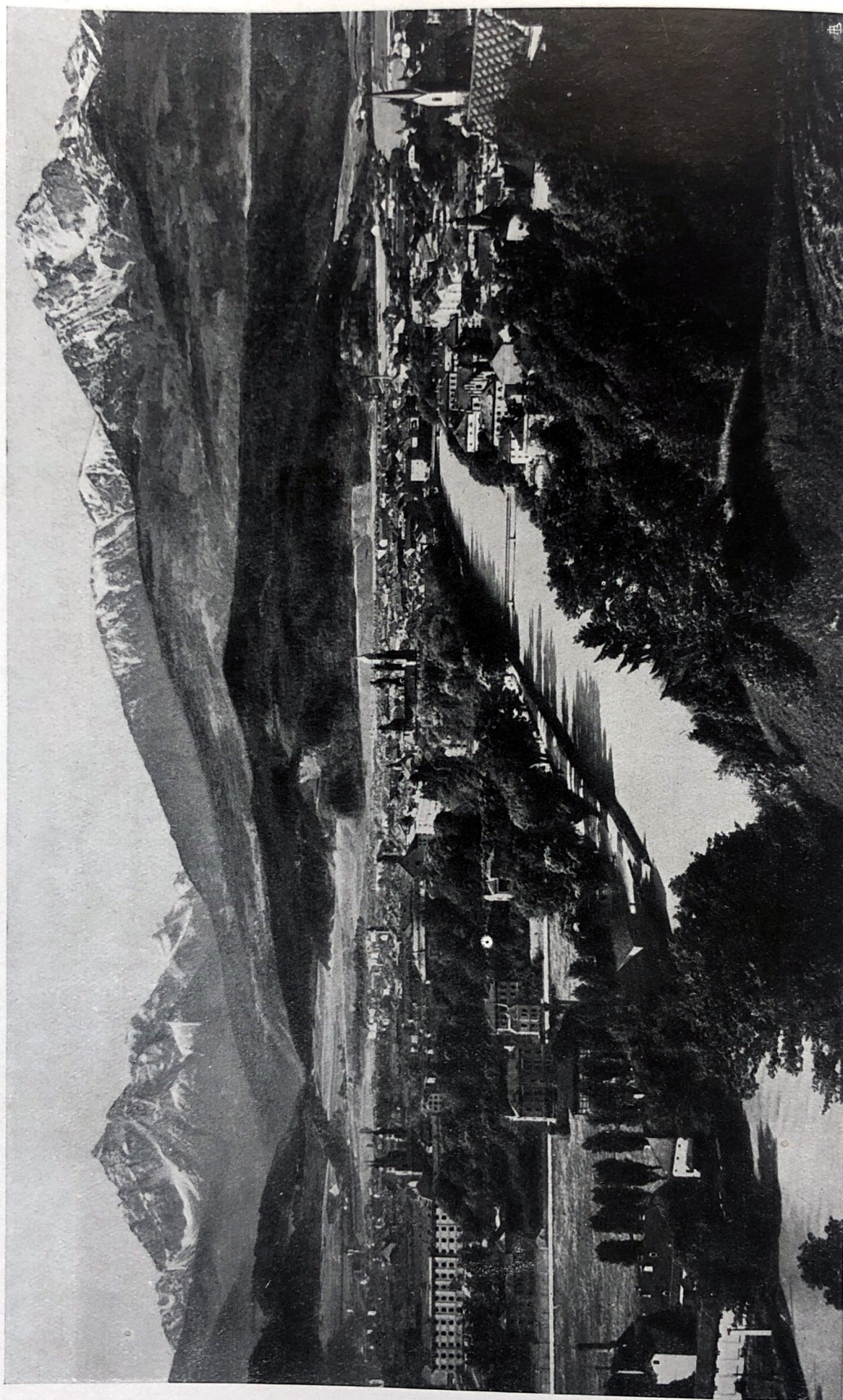
La quantità di gas naturale utilizzata nel 1934 ha raggiunto i 10 milioni di metri cubi, equivalenti in calorie a 15.000 tonnellate di carbone fossile.

Ancora nei dintorni di Vienna, a Gösting presso Zisterdorf, vennero eseguite nuove trivellazioni fino a 900 m. di profondità, con risultati che pare confermino le buone previsioni fatte.

L'assetto industriale

Ben si comprende come, per le vicende precedentemente esposte, la produzione industriale in Austria sia ancora lontana, per molti rami, dalle cifre raggiunte nell'anteguerra. Le più importanti sono le industrie metallurgiche e meccaniche. Le industrie dell'acciaio sono particolarmente concentrate in Stiria; quelle meccaniche (automobili, macchine industriali, locomotive, carri ferroviari, ecc.), oltre che nella Stiria, sono situate nelle vallate della Mur e della Mürz, nella regione di Vienna e di Wiener Neustadt, infine nel bacino di Klagenfurt; le industrie per la lavorazione del rame hanno la loro principale sede nelle stesse zone di estrazione, nel Salisburghese e nel Tirolo; quelle del piombo, in Carinzia; quelle dell'antimonio nel Burgenland. La produzione metallurgica è organizzata su basi unitarie per opera dell'*Alpine Montangesellschaft*, una di quelle caratteristiche imprese a concentrazione verticale ed orizzontale, filiazione dei colossali *Konzern* dell'industria pesante tedesca, che parvero segnare per un certo periodo nel dopoguerra l'apogeo del capitalismo internazionale.

L'*Alpine* possiede la quasi totalità dei giacimenti austriaci di minerali di ferro e produce il 98-100 per cento della ghisa prodotta in Austria. Oltre che per il ferro, anche per il carbone essa possiede il monopolio quasi completo della produzione. La nuova corsa agli armamenti, che da tempo si

UN ASPETTO DELLA NUOVA STRADA ALPINA DEL GROSSGLOCKNER: IL RAMO SETTENTRIONALE DEL FUSCHERTÖRL

PANORAMA DI INNSBRUCK, CAPOLUOGO DEL TIROLO

Innsbruck (70.000 ab.) è una delle più caratteristiche città austriache, e serba in parte l'aspetto medioevale. È situata a 574 metri d'altitudine sul *fiume Inn*, nel mezzo di una grande vallata dominata tutt'intorno da montagne incantevoli, che si elevano dai 2000 ai 2600 metri.

CARATTERISTICHE CASE DI SOLBAD HALL, CELEBRATO LUOGO DI CURA, NEL TIROLO

IL CASTELLO DI WERFEN PRESSO SALISBURGO
Il castello sorge in una delle plaghe più frequentate per la villeggiatura estiva.

Accanto alle industrie metallurgiche vanno segnalate quelle elettriche, notevolmente sviluppate, dato il vasto programma, in parte attuato, di elettrificazione delle ferrovie e di intensa utilizzazione delle forze idriche, per sgravare, come abbiamo precedentemente accennato, il più possibile la bilancia del commercio estero dell'importazione di combustibili. La produzione di energia idroelettrica è infatti passata da 1280 milioni di kilowattore nel 1918 a 2878 milioni kwh. nel 1933, con un aumento cioè del 125 per cento. Si è calcolato che con lo sfruttamento integrale delle risorse idriche disponibili si potrebbe portare la produzione annua a 25.000 milioni di kwh. L'energia idroelettrica finora utilizzata rappresenta quindi poco più di un decimo di quella disponibile.

è fatta palese in tutto il mondo, ha naturalmente condotto ad una forte ripresa nelle industrie metallurgiche. Anche la produzione austriaca ha segnato nel 1934 cifre notevolmente superiori a quelle degli anni precedenti. In detto anno, infatti, la produzione di ferro fuso ha raggiunto le 133.567 tonnellate, quella dell'acciaio 309.207 tonn., quella dei laminati e forgiati 228.590 tonn. Questi dati presentano un aumento di circa un terzo su quelli corrispondenti della produzione del 1933. L'industria dei metalli occupava, secondo il censimento industriale del 1930, 160.000 persone, venendo prima, in ordine d'importanza, sulle altre industrie.

Le industrie del legno e dell'utilizzazione dei suoi prodotti e derivati (cellulosa, mobili, strumenti di musica, ecc.) un tempo fiorentissime, hanno tuttora un posto notevole per quanto in questi ultimi anni le condizioni generali abbiano portato nuove limitazioni alla produzione. Vienna, com'è noto, era un importante centro per la vendita dei mobili di stile, pianoforti, ecc.

Fra le industrie più importanti del Paese vanno ancora annoverate quelle tessili, anche per il fatto che esse costituiscono la base di un gran numero d'altre industrie di prodotti finiti (abbigliamento, ecc.). Secondo i dati del censimento industriale del

VITA GIOIOSA ALL'ARIA APERTA

Il carattere montagnoso del Paese ha favorito la vita all'aria libera. Tutte le montagne sono divenute una grande palestra, nella quale si addestra la gioventù austriaca; favorendo il ritempramento di un popolo duramente provato dalla guerra e dal dopoguerra e un nuovo grande sviluppo dell'alpinismo.

BAD ISCHL, IMPORTANTE STAZIONE IDROMINERALE E CLIMATICA DELL'ALTA AUSTRIA
Conta poco più di 10.000 abitanti ed è situata a 466 metri d'altitudine, alla confluenza della Traun con l'Ischl. Per più di mezzo secolo fu residenza estiva dell'imperatore Francesco Giuseppe.

1930, le industrie tessili impiegavano circa 72.000 persone; quelle dell'abbigliamento più di 87.000 persone.

Prima della guerra, per la lavorazione del cotone, a causa della divisione del lavoro che si era attuata fra le regioni dell'Impero, la Boemia si era specializzata nella tessitura, mentre l'Austria concentrava principalmente le filature. Dopo la guerra quest'ultima si è trovata così ad avere eccedenza di filande e scarsezza di telai. L'industria è particolarmente raccolta nella vallata di Wiener Neustadt, nel distretto di Linz e in parte nel Vorarlberg e Nord Tirolo, importatavi dalla Svizzera. La lavorazione della lana, che subito dopo la guerra si era sviluppata, non ha ora notevole importanza, eccetto che in qualche centro del Tirolo, noto per la produzione dei « Loden ».

Non vanno infine dimenticate, sia pure in un brevissimo ed incompleto *excursus* come questo, le industrie della carta e quelle chimiche, situate prevalentemente intorno a Vienna; quelle del cuoio e degli oggetti di lusso — per cui Vienna andava un tempo famosa in gran parte d'Europa (le cosiddette *Galanteriewaren*) — ed infine l'industria turistica che, per il posto che occupa nell'economia austriaca e le possibilità di sviluppo futuro, merita un cenno meno fugace.

Lo sviluppo del turismo

Ancor prima della guerra mondiale l'Austria era in Europa una delle mete preferite del turismo internazionale.

Le bellezze naturali delle sue montagne e dei suoi laghi, la rinomanza dei suoi luoghi di cura, i tesori d'arte e le manifestazioni mondane delle sue città, e particolarmente di Vienna, costituivano tanti motivi di richiamo per la gente colta o ricca d'ogni Paese.

Non occorre poi citare i nomi di Haydn, Mozart, Beethoven, Schubert, Brahms per ricordare le insigni tradizioni musicali del Paese, continuate fino ai giorni nostri, sia pure su piani diversi, con J. Strauss e F. Lehar e che ora degnamente rivivono nelle manifestazioni di Vienna e di Salisburgo.

La posizione stessa dell'Austria nella geo-

SALISBURGO - VEDUTA PARZIALE DELLA CITTÀ E DEL CASTELLO DI HOHEN-SALZBURG

Situata a 420 m. d'altezza sulle due rive della Salzach, Salisburgo è tra le più celebrate città dell'Austria per i suoi tesori d'arte e la bellezza dei suoi dintorni.

SALISBURGO - IL RIDOTTO DEL PALAZZO DEL FESTIVAL

Il ciclo di rappresentazioni teatrali e sinfoniche che va sotto il nome di "Festivals di Salisburgo", si svolge in parte nei locali della ex-Scuola d'Equitazione Invernale, costruita nel 1662 e adattata agli scopi odierni nel 1925-26 dall'architetto Holzmeister. Gli affreschi sono del pittore A. Faistauer (1886-1930). I grandi capolavori teatrali vengono rappresentati al Festival sotto la direzione di Max Reinhardt.

grafia e nella storia ha fatto di questo Paese la naturale zona d'incontro di popoli e culture diverse. È qui specialmente che il genio latino ha saputo permeare il germanesimo di nuovi spiriti e forme d'arte, che, se fecero fremere d'indignazione Wagner, hanno dato tuttavia alla civiltà creazioni originali ed armoniose che attestano della vitalità ed utilità dell'innesto.

È così che il turista intelligente può passare dai severi monumenti gotici (come non ricordare i purissimi esempi della chiesa di Imbach, i chiostri di Heiligenkreuz e di Klosterneuburg?) alle imponenti moli barocche (Melk, Altenburg, Kremmünster) che hanno lasciato un'impronta indelebile su tutto il paesaggio austriaco, ed illudersi per un momento — tra le piccole care cose del *Biedermeierzeit* — di respirare nell'atmosfera d'altri tempi, pur avendo sempre vivo il senso della profonda unità e continuità della tradizione austriaca che, come nell'arte così nella storia, si presenta con una individualità inconfondibile. Non meno attraenti sono i costumi popolari, specialmente delle regioni alpine, come quelli della Val d'Oetz (Tirolo) e della Valle della Drava (Carinzia) riprodotti nelle nostre tavole a colori.

Dopo la guerra, con lo sviluppo preso dagli sports, l'Austria è divenuta uno dei principali centri internazionali di ritrovo degli appassionati della montagna e degli sports invernali. Le montagne del Tirolo, del Salisburghese, della Stiria, come pure le stazioni invernali del Semmering, dello Schneeberg, Badgastein, ecc. richiamano di anno in anno, non ostante la crisi, schiere sempre più folte di entusiasti delle altezze. Oltre alle montagne, tutta la zona dei laghi nel Salisburghese, la Carinzia, l'Alta e Bassa Austria sono divenute plaghe rinomatissime per la villeggiatura estiva.

A Salisburgo, patria di Mozart, i *Festivals* d'agosto, di musica e di teatro, promossi questi ultimi da un altro grande salisburghese, Max Reinhardt, sono assurti a fama mondiale.

Per comprendere esattamente l'importan-

SALISBURGO - ANTICA SCUOLA D'EQUITAZIONE ESTIVA

Nella «città di Faust», ogni anno, in agosto, il «Faust» viene rappresentato all'aperto, nell'impianto scenico fisso della ex-Scuola d'Equitazione Estiva. Le gallerie per gli spettatori furono scavate nelle rocce del Mönchsberg.

za del turismo per l'Austria bisogna ricordare che, anche negli anni più gravi della crisi, le spese fatte dai visitatori stranieri riuscivano a coprire da sole circa il 25 per cento del deficit della bilancia commerciale con l'estero. Nel 1934 le entrate derivanti dal traffico turistico, si calcola abbiano pareggiato del 50 per cento il passivo degli scambi commerciali.

Lo sviluppo del turismo in Austria è stato naturalmente favorito dalla rete delle comunicazioni stradali e ferroviarie ereditate dalla ex-monarchia, rete che, avuto riguardo al carattere montagnoso del Paese, si può dire ottima e, in genere, ben curata. Alla fine del 1934 circa 25.000 km. di strada ordinaria e 6700 km. di linee ferroviarie erano aperte al traffico. Proseguono alacremente i lavori per l'elettrificazione della rete ferroviaria.

Le relazioni commerciali

Abbiamo visto precedentemente come la struttura economica della nuova Austria sia strettamente legata alle sue relazioni con l'estero; come cioè tutto il suo apparato produttivo viva in funzione degli scambi che esso può avere con gli altri Paesi. Si comprende quindi l'importanza che per essa ha il commercio con l'estero. Le principali merci esportate sono costituite in gran parte, per tre quarti circa, dai prodotti finiti delle sue industrie, poi dal legno greggio o lavorato e dai minerali. In particolare, carta e cellulosa, articoli di metallo, tessuti e confezioni, cuoi, macchine ed apparecchi elettrici, prodotti chimici.

È interessante notare il fatto che, mentre il commercio mondiale d'esportazione alla fine del 1934 si era ridotto in media al 34,2 per cento delle cifre del 1929 in seguito alla crisi generale, il commercio d'esportazione in Austria si è ridotto invece nello stesso periodo solo al 39,4 per cento, mostrando così una maggior capacità di resistenza alla crisi che non in molti altri Paesi.

Le più importanti relazioni economiche dell'Austria sono ora allacciate con i suoi vicini; in particolare con la Germania, la Cecoslovacchia, l'Italia, l'Ungheria, la Svizzera, la Iugoslavia e la Polonia.

L'Italia occupa ora uno dei primi posti

MELK - L'ABBAZIA DEI BENEDETTINI

Sorge su una collinetta a 60 m. sul Danubio ed è uno dei più insigni esempi dell'arte barocca. La costruzione attuale venne eseguita dal 1707 al 1746 dall'architetto Prandauer. Napoleone I - che, a quanto affermano i suoi storiografi, rimase colpito dall'imponenza dell'edificio - vi pose, nel 1805 e nel 1809, il suo quartier generale.

nel commercio estero austriaco. Dall'andata in vigore degli Accordi firmati a Roma nel 1934 in poi, le cifre degli scambi italo-austriaci sono salite quasi ininterrottamente. Tali convenzioni segnano una tappa capitale nelle relazioni economiche tra i due Paesi. Le più importanti voci della nostra importazione dall'Austria sono date da legname, carta, cellulosa, articoli di metallo, macchine e apparati elettrici, vetrerie ed articoli di gomma. A nostra volta, esportiamo in Austria principalmente frutta, riso, legumi, ortaggi e foraggi, lino e canapa, filati di seta naturale, rayon, ecc. Nei primi sei mesi del 1935 la cifra del nostro commercio con l'Austria si è ulteriormente accresciuta, aumentando di quasi un quarto del suo valore.

Così anche le relazioni commerciali rendono sempre più stretta la simpatia reciproca ed un'amicizia luminosamente provata dagli avvenimenti recenti; destinata certo ad intensificarsi e a dare maggiori frutti nell'avvenire.

MASSENZIO MASIA

Fotografie dell'O. V. W. e dell'Autore

DOVE LA STORIA SI È FERMATA

IN TRANSGIORDANIA COI NOMADI DEL DESERTO

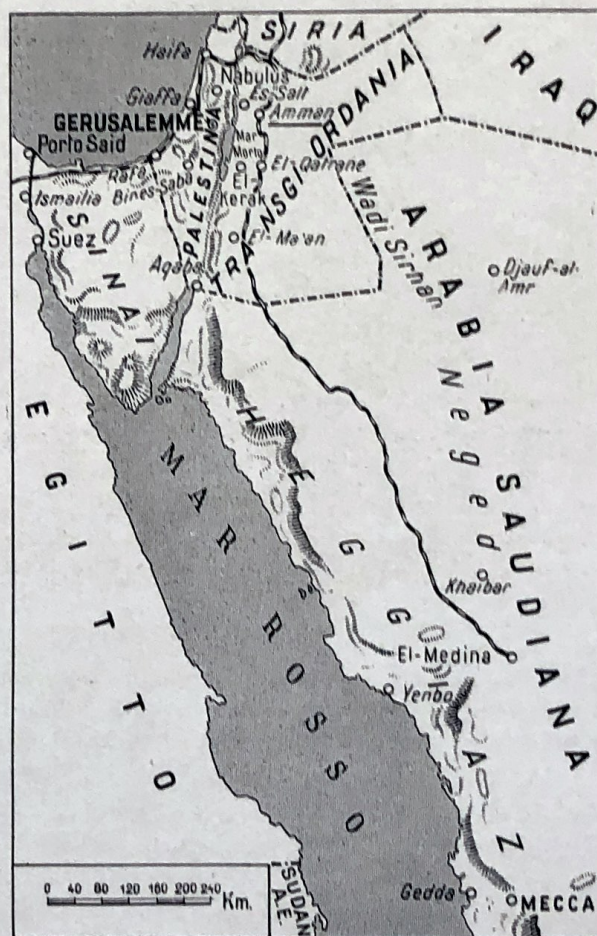
Per visitare la Mecca, città santa dell'Islam, dato che la ferrovia da Haifa a El-Medina non è più in esercizio che sino a El-Ma'an, in Transgiordania, dovevo scegliere tra questi due itinerari: o raggiungere per via mare il porto di Gedda sul Mar Rosso e compiere con automezzo i sessanta chilometri che separano Gedda dalla Mecca; o penetrare dalla Palestina in Transgiordania, e di là percorrere milletrecento chilometri di vie carovaniere attraverso i deserti arabici, unendomi alle tribù nomadi in marcia verso il sud.

Il secondo itinerario era certo il più arduo e rischioso, ma l'ho preferito all'altro, lusingato dall'idea di poter vivere qualche tempo coi nomadi del deserto. E tale è stato il fàscino di quell'ambiente preistorico, che non ho poi potuto raggiungere la mèta che m'ero prefissa. Come questo sia avvenuto, comprenderà il Lettore dopo aver conosciuto alcuni episodi e impressioni della mia vita coi beduini della Transgiordania, in un ambiente che ci riconduce indietro di millenni nella storia dell'umanità.

Ospitalità italiana ad Amman

Da Giaffa ho raggiunto Gerusalemme, a bordo della mia automobile, su una bellissima strada asfaltata, larga e diritta come le migliori d'Europa. Ben diverso si è presentato, invece, il tragitto da Gerusalemme ad Amman, capitale dell'Emirato di Transgiordania, tragitto che si è svolto prevalentemente attraverso un paesaggio aspro e nudo, si direbbe quasi lunare.

Al ponte di Allenby, sul Giordano, che congiunge la Palestina con la Transgiordania, doppia visita ai passaporti e ai bagagli. Oltre il Mar Morto il paesaggio migliora lentamente, e se le cime dei monticoli sono ancora aride e pietrose, nel fondo delle valli, dove a tratti compare la vena d'un ruscello, fiorisce una sottile trama di arbusti, di canne d'India, e d'oleandri. Gli uomini, le case, le tende divengono più frequenti: povere, semplicissime tende di beduini che trasportano continuamente, sulla terra bruciata, le poche bestie e i miseri cenci.

Gli uomini che si incontrano hanno già tutti un aspetto guerriero e feroce. Mentre in Palestina è rigorosamente proibito di tenere e portare in giro armi, qui invece, per l'impossibilità di disarmare i beduini, tutti vanno in giro carichi d'armi. Sui loro

LA REGIONE TRA GERUSALEMME E LA MECCA

Il deserto arabico si estende anche in regioni che rispondono oggi alle definizioni politiche di Transgiordania, Siria e Iraq. E con l'ambiente fisico del deserto vi continuano gli aspetti floristici, faunistici e umani, caratterizzati questi ultimi dalla vita nomade. Circa l'83 per cento della popolazione della Penisola Arabica è costituito infatti da nomadi.

BEDUINI AL PIEDE DI UNA COLONNA ROMANA, IN TRANSGIORDANIA

Contrasto significativo: beduini che sostano presso una insegna della millenaria civiltà dell'Urbe nel deserto immutabile. Beduino (arabo *badwi*, da *badw*, steppa, deserto) è detto in tutti i paesi di lingua araba il nomade della steppa e del deserto in contrapposto agli Arabi sedentari (*hador*) delle città e delle zone coltivate. Nel linguaggio dei Berberi della Tripolitania i beduini sono anche designati con l'espressione *ibab en ibirgan* (gente delle tende), e infatti loro caratteristica essenziale è quella di non avere dimora fissa, vivendo sotto tende che vengono continuamente spostate. Conservano i caratteri della razza araba più integri che non i sedentari.

meravigliosi cavalli, tutti nervi e sangue, o sui dromedari ondanti, gli uomini passano avvolti nei mantelli e nei veli bianchi, da cui escono soltanto le impugnature di un paio di pugnali, la canna del fucile e il fuoco felino delle pupille. Può darsi che sia buona gente, e di questo potremo convincerci in seguito, ma il primo incontro non è certo tranquillizzante.

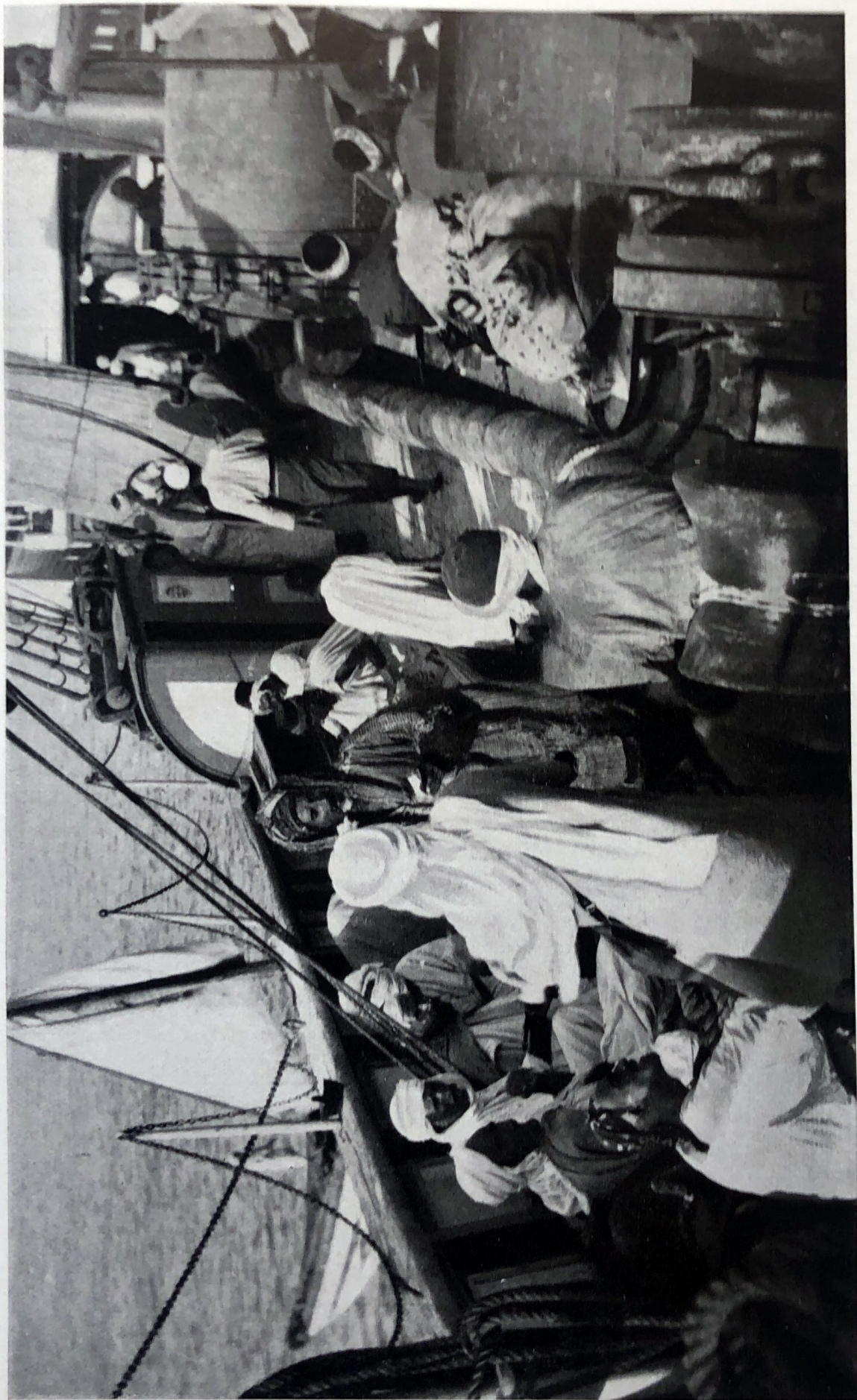
Una breve sosta a Es-Salt, l'antica, pietrosa capitale, dove l'emiro Abdullah teneva governo sotto una tenda, poi eccoci per le straduzze di Amman, tra odori grassi ed acri, e un continuo vocio di Arabi.

Dopo un tragitto di questo genere, che si può desiderare di meglio che un buon letto e una placida cameretta? Ebbene, questo ideale si realizza, per me, nell'ospedale italiano di Amman, diretto dal dottor Fausto Tesio, un piemontese puro sangue. L'edificio, costruito tra il verde, un po' discosto dall'abitato, a mezza costa d'un colle, è veramente un'oasi deliziosa ai margini del deserto. Dodici suore della Beata Capitanio di Milano vi si prodigano nell'assistere i degenti. Faccio una breve visita alle corsie. Due ricoverati sono affetti da tifo petecchiale, malattia abbastanza diffusa in Oriente, trasmessa dai pidocchi che sono gli inseparabili compagni del beduino, e non mancano ammalati di forme tubercolari ossee e cutanee, favorite dall'estrema sporcizia; ma la maggior parte dei degenti è di feriti per colpi di fucile, indizio edificante della facilità con cui i beduini si tirano delle schioppettate: per una donna, per un cammello, per una pecora, per un'occhiata di traverso, magari per nulla.

Attacchiamo il deserto

Frewan Pascià El-Megiali, grande capo dei capi delle tribù beduine del sud della Transgiordania, col quale domani percorrerò 200 chilometri verso il sud, in pieno deserto, viene all'ospedale per fare la mia conoscenza. Per meglio intendersi, egli è il capo dei capi dei predoni del deserto.

Alto e grosso, con naso aquilino di pura marca beduina, baffi e barba, Frewan ha davvero un aspetto imponente. Dal suo *herif*, il velo arabo, escono due lunghe trecce di capelli neri che ricadono dalle spalle sul petto. Egli indossa un abito speciale di *sceik*, bianco e marrone, su cui spicca bravamente il cordone rosso con nappa, segno del comando.

Sono in vista soltanto un pistolone e la sciabola con l'impugnatura d'oro; ma probabilmente ha indosso anche un paio di pugnali. Egli tiene il comando delle sue numerose tribù per diritto ereditario: suo padre, suo nonno, il suo bisnonno, e così via nei secoli, furono capi delle tribù El-Megiali e comandarono di persona le razzie d'armenti e gli assalti alle carovane dei mercanti e dei pellegrini che si recavano a El-Medina e alla Mecca. Basta guardare in viso questo ul-

PELLEGRINI DIRETTI A GEDDA, SUL MAR ROSSO, DI DOVE PROSEGUIRANNO PER LA MECCA

La Mecca dista da Gedda una sessantina di chilometri. Mentre in passato i pellegrini raggiungevano la città santa a piedi o a dorso di cammello, ora funziona un regolare servizio automobilistico, ed è in progetto la costruzione di una ferrovia.

UN GRUPPO DI ARABI NEL VILLAGGIO DI ES-SALT, IN TRANSGIORDANIA

timo discendente, per figurarsi con facilità i suoi antenati, sugli snelli cavalli, correre all'assalto delle prede. Del resto, suo padre, durante la guerra mondiale, dette non poco da fare ai Turchi con la famosa rivolta araba nel deserto. Pare, ora, che Frewan tenga con pugno di ferro il comando delle sue tribù. Per il momento è di buon umore ed espansivo, e sente il bisogno di raccontarci alcuni suoi fatti di carattere privato, specialmente in rapporto alle quattro mogli attuali e alle dieci che ha già avuto.

Il lettore si meraviglierà che io voglia proprio partire assieme al capo dei capi dei predoni. Ma è la più sicura compagnia che possa trovare, la migliore misura di prudenza, una vera fortuna per poter penetrare nelle fanatiche terre del sud. Senza Frewan, mi sarebbe stato veramente difficile avventurarmi nel deserto. Sono noti i pericoli che s'incontrano da queste parti: coloro che dal nord si sono spinti nello Heggiaz, in questi ultimi tempi, non sono più tornati. Sembra invece che insieme con questo capo dei predoni gli avvenimenti potranno svolgersi tranquillamente. Frewan Pascià ha dichiarato che ormai io sono divenuto suo amico e che sarò sacro e inviolabile ospite nella sua tenda. Io gli ho toccato la barba: e il patto d'amicizia è stato concluso.

FREWAN PASCIÀ EL-MEGIALI, CAPO DELLE TRIBÙ NOMADI DELLA TRANSGIORDANIA MERIDIONALE

Il canto per "Mister Corr"

All'indomani mattina partiamo con l'automobile che dovrà portarci, per la prima tappa, nel deserto. Sono con me Frewan

L'AUTOMOBILE IN PIENO DESERTO ARABICO

LA PISTA SASSOSA NEL DESERTO, DOPO AMMAN

All'orlo del deserto siriaco e arabico sono vaste estensioni di lava, spezzettata nel corso dei secoli per l'azione del clima, le quali oppongono una seria resistenza alla viabilità.

VEDUTA PARZIALE DI AMMAN

Amman, con circa 12.000 abitanti, è la capitale dell'Emirato di Transgiordania e sorge nel luogo dell'antica Philadelphia. La città ha l'aspetto di un grosso villaggio, ma va rapidamente evolvendosi. La parte più moderna sorge sul colle che ospitava l'*arx* di Philadelphia. Una buona strada automobilistica la collega a Gerusalemme.

Pascià, Feisal Bec El-Megiali capo d'una tribù beduina, e un autista arabo di nome Adib.

Usciamo da Amman per straduzze scoscese, difficili, e ci arrampichiamo su per un monticolo sino alla cima. Per alcuni chilometri il terreno è coltivato: nell'epoca delle piogge mi dicono che sia tutto verde; ma ora, senz'acqua, è di una aridità sconcertante. In pochi minuti arriviamo ad un posto di guardia, dove un milite arabo dell'emiro Abdullah prende nota dei nomi di quelli che si avventurano al sud, per accorrere nel caso di qualche accidente. Andiamo a discreta velocità, sulla pista attraverso il deserto. Il terreno è duro, e si può passare in ogni punto con la macchina, con una certa facilità. L'autista può scegliersi quando vuole un nuovo percorso e tracciare una nuova pista. Non dico che manchino i sobbalzi violenti e che sia proprio un piacere salire e discendere per queste dune dure, ma nell'insieme si procede, per ora, abbastanza agevolmente. Si ha l'impressione che si potrebbe andare così per minuti, per ore o per anni: immutabilmente. Il paesaggio non varia che per sfumature, dinanzi ai nostri occhi affaticati dal sole abbagliante: dune si susseguono a dune, davanti, ai lati, di dietro; una ondulazione che va da ogni parte fino ai limiti dell'orizzonte, senza un filo d'erba, nè un volo d'uccello, nè un grido d'animale. Di vivo, in mezzo al deserto, non ci siamo che noi, sulla macchina, e il nostro motore. Si potrebbe dormire, chiudere gli occhi per riaprirli fra dieci o fra cento chilometri; sarebbe sempre lo stesso paesaggio.

Ma Frewan, per addolcirmi il viaggio, ora si mette a cantare. Canta e mi lancia i suoi migliori sorrisi. Nella sua testa di beduino, crede di esser vezzoso in tal modo...

— Che cosa canti Frewan Pascià?

Gorgheggia press'a poco così:

Andiamo verso il sud,
sulla strada dei pellegrini,
sulla strada della Mecca,
alle tende dei beduini,
con Mister Corr,
con Mister Corr.
Iallà, iallà!
E che Allàh ci protegga.

È una traduzione molto libera, ma credo che renda bene lo spirito della canzone.

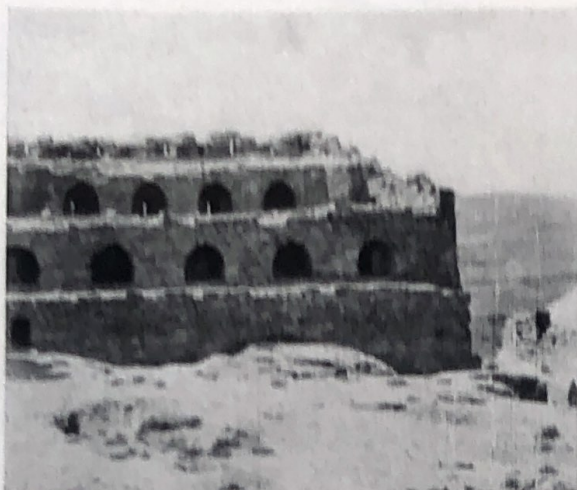
Iallà vuol dire: andiamo in pace. E *Mister Corr* sarei io. Così vogliono chiamarmi i beduini, e sia fatta la volontà loro.

Le improvvisazioni di Frewan e del suo compagno Feisal potrebbero durare chi sa quanto, se non arrivassimo, in cima a una duna, ad un gruppo di tende di beduini, dove discendiamo, accolti cordialmente. Prendiamo una tazza di caffè, e dopo un po' di convenevoli ripartiamo. I beduini avrebbero voluto trattenerci più a lungo con loro, e da una parte della tenda, discosto dal fuoco centrale dove si prepara il caffè, avevano già

PELLEGRINI DIRETTI ALLA MECCA, CHE SOSTANO NEL DESERTO DELL'HEGGIAZ

preparato il posto d'onore per gli ospiti, distendendo materassi, cuscini e tappeti. Ma ho visto quella brava gente così impegnata a grattarsi il corpo e la testa, che ho ritenuto prudente non intrattenermici molto.

Dopo un centinaio di chilometri arriviamo a El-Qatrane, piccolo villaggio, di cui mi colpisce la stranezza delle case, costruite con terra impastata e più strette alla base che al tetto: esempio di architettura fanciullesca.

Durante la sosta, il vento pieno di sabbia ci costringe ad avvolgerci completamente

VEDUTE DEL CASTELLO DI EL-KERAK

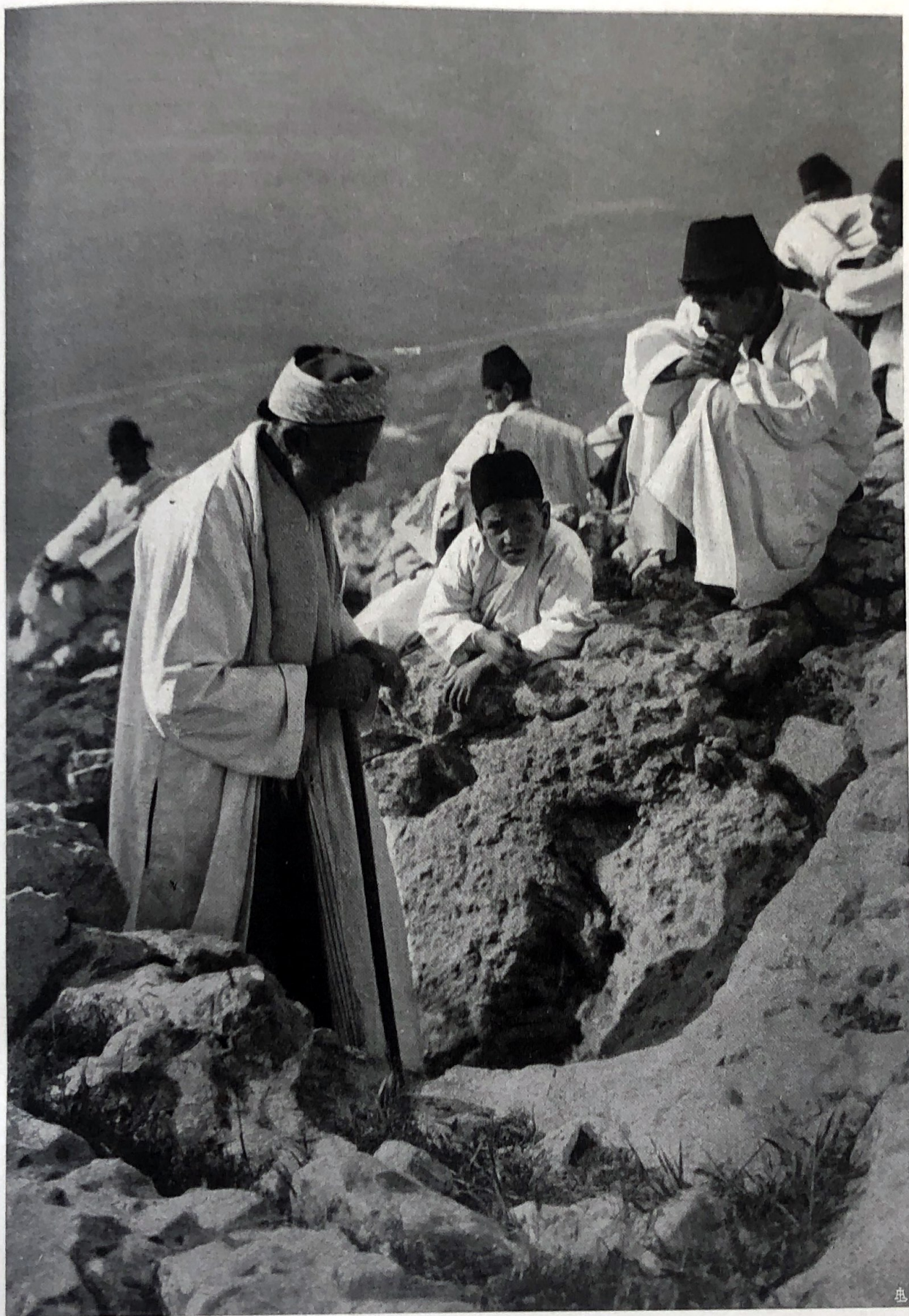
Il Castello costruito nel 1140 dal crociato Payen le Bouteiller, dominava le piste per El-Medina e la Mecca.

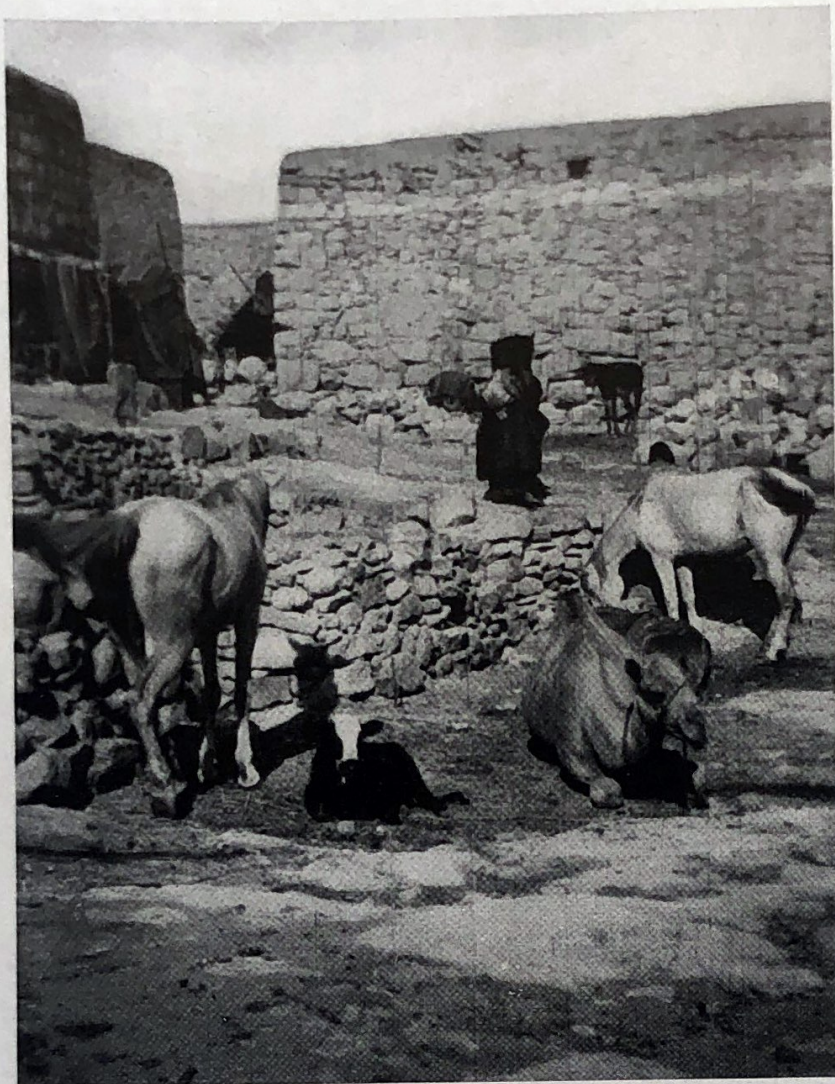
nel *berif*, lasciando liberi solo gli occhi che gli occhiali neri proteggono dalla sabbia e dal sole. Chiedono ospitalità nella mia macchina un altro beduino e un soldato. Li accetto, e partiamo in direzione di El-Kerak. La macchina è ora una specie di carro armato: siamo in sei, con cinque fucili, sette pistole e almeno dieci pugnali. Si potrebbe anche provare l'illusione di essere forti. Ma non sarebbe più che un'illusione. I Britannici, dai loro campi d'aviazione, dove stanno allineati gli apparecchi carichi di bombe, credo che sorridano di queste parvenze di forza di cui tanto si compiacciono i beduini.

Sotto le tende dei beduini

Dopo altri cinquanta chilometri di deserto, arriviamo alla cittadella araba di El-Kerak, dove vengo ospitato da Smani, un giovane prete del Patriarcato di Gerusalemme, ultima sentinella del Cristianesimo nel deserto. È arabo, ma parla un po' d'italiano. Mi fa preparare un pasto frugale a base di olive, uva e certe polpettine di latte cagliato, conservate nell'olio o nel burro liquido, che, mi dice, fanno molto bene, ma di cui il solo assaggio mi riesce disastroso.

Dopo il tè, partiamo a cavallo in direzione delle tende El-Megiali dei beduini di Frewan. Dopo circa quaranta chilometri arriviamo in vista degli accampamenti, che il sole non è ancor tramontato. Sopra un vasto pianoro si profilano diversi gruppi di una cinquantina di tende ciascuno, distanziati l'uno dall'altro. Il panorama è straordinariamente suggestivo: le tende, in lontananza, sembrano piccoli monticelli di terra scura, allineati da nord a sud, e gli uomini e le bestie che si aggirano per gli accampamenti appaiono come formiche nella immensità del deserto. Il nostro arrivo suscita grande curiosità, chè a queste tende non era mai arrivato un *frangi*, cioè uno straniero europeo.

Appena discesi da cavallo, ci si fa innanzi una trentina di uomini, fra i più anziani e rispettabili della tribù. Ciascuno mi fa prima il saluto musulmano, premendo la mano contro il petto e poi portandola alla fronte, quindi mi stringe la mano. I beduini si presentano con compostezza e una certa solennità, che contrastano però con la confusione dei ragazzi accorsi a frotte e trat-

PELLEGRINI ALLA TOMBA DI ABRAMO

Vicino alla Mecca si trova un luogo roccioso, ritenuto la tomba del profeta Abramo e oggetto di venerazione.

ANIMALI IN LIBERTÀ, IN UNO DEI RARI VILLAGGI IN MURATURA CHE S'INCONTRANO SULL'ORLO DEL DESERTO

sigliato di non entrare in argomento e di non occuparmi per nulla delle donne dei beduini. Capisco che, con questa visita al gineceo, Frewan vuole spingere l'ospitalità fino all'estremo.

Intanto, nella grande tenda delle riunioni si fanno i preparativi per il ricevimento. Vengono posti sulla terra due materassi coperti di drappi, e davanti ad essi due tappeti finissimi. Sui materassi, alle due estremità, due mucchi di cuscini, pure coperti di drappi delicati. Si forma così una specie di trono patriarcale, dove, con grandissimo onore, sono invitato a sedere io solo, mentre tutti gli altri restano in piedi o si dispongono accovacciati in terra con le ginocchia piegate.

La tenda riservata alle cerimonie, o meglio alle funzioni sociali della tribù, è larga non meno di otto metri e lunga venti, e, come tutte le tende beduine, orientata da nord a sud. È chiusa soltanto nel lato occidentale, ove i teli arrivano fino a terra, mentre per l'apertura del lato che guarda ad oriente si vedono, nel buio della notte, altre file di tende e il cielo stellato.

Nel centro e verso l'esterno, in una specie di fornello scavato nella terra, alcuni beduini mantengono vivo il fuoco, il cui combustibile è costituito da sterco di cammello seccato, e preparano lentamente il caffè.

tenuti a stento da terribili voci ed occhiate di Frewan e dal furioso abbaiare di qualche decina di cani.

Noto, fin dal primo momento, il rispetto e l'obbedienza che riscuote Frewan: egli solo parla, egli solo comanda, e tutti gli altri obbediscono. Qui non c'è l'urlio incomposto, il gesticolare irruento, l'irrequietezza, le risse che si svolgono negli aggruppamenti arabi della città: al contrario, qui domina la compostezza e la disciplina.

Diamo un'occhiata alla grande tenda del Capo, alla parte dove vengono ricevuti gli ospiti e poi perfino al reparto privato dove si svolge la vita familiare. Io mi lascio condurre, pieno di meraviglia, a vedere le donne di Frewan. M'avevano detto che non mi si sarebbe mai consentito di vedere il reparto femminile; e m'avevano anzi con-

L'offerta simbolica del caffè

Ora ad un lato della grande tenda di Frewan, nel posto d'onore, io mi siedo con le gambe incrociate, in quella specie di trono patriarcale. Tutt'intorno stanno seduti per terra, sulle ginocchia piegate, un centinaio di beduini.

Nel mezzo si prepara il caffè. Fuori brillano le stelle, scalpitano i cavalli, abbaiano i cani, dormono, accovacciati come gli uomi-

NEL VILLAGGIO ARABO DI EL-QATRANE

UNA CASA DI EL-QATRANE

El-Qatrane è la stazione ferroviaria di Amman, da cui dista 45 chilometri. Data la scarsezza di legname, le sue case sono costruite con terra impastata ed essiccata al sole, oggi come 5000 anni fa.

LA STAZIONE FERROVIARIA DI EL-MA'AN

La ferrovia dell'Heggiaz è stata costruita dal 1901 al 1908 con le offerte dei Musulmani di tutto il mondo. Durante la grande guerra, la linea fra El-Ma'an ed El-Medina, suo estremo punto meridionale, è stata distrutta a varie riprese da nomadi istigati dal colonnello Lawrence. L'allora principe ereditario dell'Heggiaz, figlio del Gran Sceriffo Hussein, cacciato nel 1926 da Abdul Aziz Ibn es-Saud, si interessò molto della ricostruzione della ferrovia, che però venne definitivamente rovinata nei combattimenti con le truppe del Neged. Nell'autunno del 1935 una Conferenza fra delegati della Siria, della Transgiordania e dell'Arabia Saudiana deliberò la ricostruzione della ferrovia e il suo prolungamento sino alla Mecca. Attualmente la linea finisce alla stazione di El-Ma'an, ed è servita da una sola coppia settimanale di treni da Amman a El-Ma'an e viceversa.

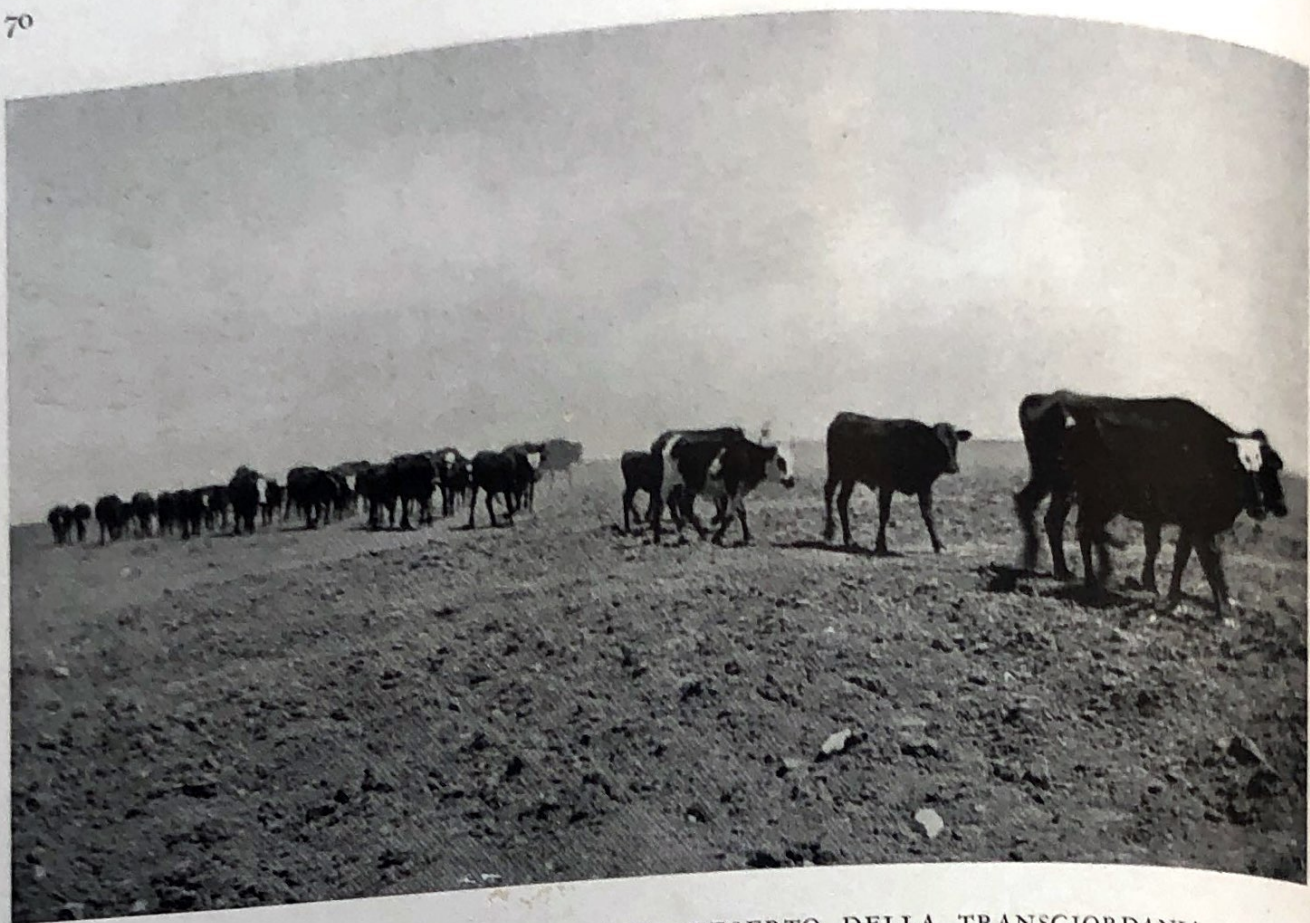
ni, i cammelli della tribù. Dove siamo? In qual punto della Terra? In quale giorno, in quale anno, in quale millennio della storia dell'umanità?

Questo punto è eguale ad ogni altro punto del deserto, a cento o a mille chilometri di distanza. Ed oggi qui è come ieri, come un secolo, come settanta secoli fa, come ai tempi di Abramo e dei patriarchi. Per Frewan e per gli uomini delle sue tribù non ha alcun senso la storia; invano si sono succeduti gli avvenimenti, si sono combattute le guerre, si sono formati e sono scomparsi gli Stati; invano si sono vinte le forze della natura.

Qualche volta, forse, sono passati anche di qui, sopra le tende, rombando nel cielo infuocato, gli aeroplani. Gli uomini, e le bestie avranno alzato gli occhi stupefatti al cielo: ma ciò non ha cambiato il corso della

UNA PARTE DEL DESERTO ARABICO AFFATTO PRIVA DI VEGETAZIONE

L'ARIDA VEGETAZIONE DEL DESERTO

Questi cespugli, scarsi ed aridi, offrono agli animali delle tribù nomadi una povera risorsa di pascolo. Si noti, nel cespuglio in primo piano, un nido di corvi.

TRANSUMAZIONE DI ARMENTI NEL DESERTO DELLA TRANSGIORDANIA

Dopo una delle rare piogge che cadono nel deserto, spunta dal suolo una effimera vegetazione che i nomadi si affrettano a sfruttare per il pascolo dei loro armenti. Essi si spostano, quindi, in cerca di queste povere risorse. I terreni stepposi sull'orlo del deserto, spesso su distanze di qualche centinaio di chilometri, sono distribuiti, per questo uso, tra le varie tribù nomadi.

vita patriarcale, nelle tribù del deserto. Per chi vive in queste immense solitudini, le invenzioni degli uomini dell'Occidente sono qualcosa di magico e di fiabesco.

Intanto una decina di beduini, intorno al fornello centrale, scavato nella terra, stanno preparando il caffè, che è per eccellenza il simbolo dell'ospitalità. La preparazione della bevanda aromatica richiede lunghissimo tempo e complicate faccende: occorrono bricchi e setacci di dimensioni diverse, come agli antichi alchimisti per la ricerca dell'oro. Prima di tutto i chicchi freschi si tostano dinanzi agli occhi dell'ospite; poi uno schiavo negro li riduce in polvere minutissima pestandoli con un bastone nella profonda cavità praticata in un blocco di legno duro. Sul fuoco, intanto, sono posti tre bricchi di diversa grandezza; nel primo il caffè si prepara, passandolo poi attraverso una trama di palma; nel secondo il caffè si posa; nel terzo si trovano dei grani di *heil* che dànno al caffè un aroma speciale.

Alfine, dopo tanti preparativi, vengono versate per l'ospite, nel fondo di una tazzina, soltanto due o tre gocce della preziosa bevanda. Anche questa apparente parsimonia ha un significato: la porzione che spetterebbe all'ospite sarebbe una tazza piena; ma, avutala tutta in una volta, egli potrebbe andarsene, mentre avendola lentamente, a più riprese, può a maggior ragione restare. Infatti, dopo che ho sorbito le tre gocce di caffè, la tazzina passa nelle mani del prete arabo Smani, indi, di mano in mano e di bocca in bocca, fa il giro dei cento beduini seduti per terra, fino a ritornare a me per la seconda volta: e così via finchè non sia pronto il banchetto.

Tutti gustano il caffè, meno Frewan. Come mai? Egli mi spiega che il Capo non beve per indicare all'ospite che vuol essere suo servo.

Il banchetto

La grande tenda patriarcale di Frewan è divisa in due parti, separate da teli. Mentre qui si svolge la cerimonia dell'offerta del caffè, e fuori, sotto il cielo stellato, gli anziani s'inchinano alla terra rivolti alla Mecca, invocando la misericordia di Allah, nel re-

MUSULMANO IN PREGHIERA, NEL DESERTO

Milioni di musulmani recitano cinque volte al giorno rivolti alla Mecca la loro preghiera, che è, insieme con l'elemosina, il digiuno, il pellegrinaggio alla Mecca, uno dei principali precetti della religione dell'Islam.

LO SCOPRIMENTO DI UN POZZO NEL DESERTO

Nel deserto dell'Arabia i rari pozzi vengono coperti con travi, pelli e altro, allo scopo di proteggerli dalla sabbia trasportata dal vento. Questi beduini stanno scoprendo il pozzo di Bir Fahdil, profondo quasi 50 metri.

TENDE DI BEDUINI, NEL DESERTO ARABICO
Dall'alto: La grande tenda di Frewan, capo dei beduini. Attendamenti El-Megiali.

senza lievito, si formano delle piccole palle, che con straordinaria destrezza vengono gettate a volo, ad una ad una, sul piatto rovente, ove si spianano da sè, distendendosi in una foglia rotonda, larga una cinquantina di centimetri. In due o tre secondi la sfoglia è cotta ed è divenuta focaccia che, tolta dal fuoco, vien gettata sulla nuda terra, accanto ai mucchi di sterco di cammello seccato. Così, poste una sull'altra, di secondo in secondo, si forma la catasta delle focacce che servirà a placare la fame degli uomini della tribù. Da presso, altre donne preparano in una marmitta una specie di farinata, l'*aesce*, che servirà di condimento

parto privato, dove vivono i figli e le donne del Capo, si sta preparando il banchetto.

Frewan è andato a cercare qualche cosa lontano dalla tenda, portando con sè l'unico lume della tribù, e per cinque minuti noi siamo rimasti senza altra luce che quella che ci manda il cielo col pallido tremolio delle stelle.

Frewan ritorna con la lampada, ed io gli chiedo di poter assistere alla preparazione del pranzo. Il Capo mi accontenta, benchè la concessione sia straordinaria. Alcuni uomini stanno facendo in grossi pezzi una pecora. La bestia è ancora calda, appena uccisa con un largo taglio nel collo, da cui è colato sulla terra il sangue, perchè la legge beduina vuole, come presso gli antichi Giudei, che la bestia muoia sgozzata e non soffocata.

Intanto tre donne preparano il pane, o meglio le focacce, con abilità sorprendente, servendosi di una piastra ricurva di metallo, di più di un metro di diametro, arroventata dal fuoco alimentato dallo sterco secco di cammello. Della pasta, d'acqua e farina

alla carne, gettando nell'acqua dei chicchi di grano spezzettati. Poi in un'altra marmitta la pecora vien messa a bollire nel suo grasso, assieme all'*aesce*.

Nel fondo della tenda scorgo degli ammassi di cenci, da cui escono piccole mani graziose e visetti dai grandi occhi incantati a fissare la faccia del *frangi:* sono le quattro mogli di Frewan, le due mogli del primogenito Farcan e la giovane sposa undicenne del secondogenito, il dodicenne Feisal, insieme con le figlie del Capo ed altre donne del parentado.

Il ballo nella tribù

Torniamo nell'altra parte della tenda, dove più di cento beduini attendono il pasto.

Appena mi sono seduto sul mio trono patriarcale, accanto al povero Smani che sta pregando il buon Dio per il buon fine di questa avventura, incomincia la musica. Da una specie di chitarra, chiamata *rababa*, formata con pelle di pecora tesa fra due strisce

GIOVANI BEDUINI, SPOSI NOVELLI

Si noti la piccola casa nuziale, fatta di stuoie e pelli. I nomadi si sposano, di solito, in età molto giovane, e possono avere sino a quattro mogli contemporaneamente. (Da K. Gröber, *Palästina, Arabien und Syrien*, Ed. E. Wasmuth, A. G., Berlino.).

di legno ed una sola corda che vibra al contatto di un arco, un beduino ritrae una melodia malinconica. Ora attacca il tamburo, ed ecco avanzarsi il primo ballerino, nonchè buffone, della tribù: un tipo lungo e cencioso, più nudo che vestito, con mezza camicia rubata in chi sa quale rapina e ridotta a brandelli in chi sa quale zuffa. Gesticola freneticamente e muove in ogni senso la testa scapigliata. Vengono, dinanzi alla luce, sui tappeti, anche due ragazze vestite di rosso che iniziano un ballo frenetico. Il buffone stracciato corre, salta, urla: un'altra ragazza in rosso e turchino s'unisce al terzetto, e tutt'e quattro ora cantano, ballano e fan piroette d'ogni genere. I beduini fan coro agli attori, e fuori i cani, stupiti di tanto fracasso, abbaiano furiosamente spaventando i cammelli e i cavalli, che scalpitano e tentano di rompere le corde per fuggire.

Ma ad un tratto si fa nella tenda un significativo silenzio: due schiavi portano, vacillando, il pasto, facendosi largo tra la folla fremente che dilata le narici all'odore grasso della carne, dell'*aesce* e del riso inzuppato nell'unto. L'intingolo è una specie di poltiglia liquida di riso, latte cotto e grano spezzettato, da cui emergono grossi pezzi di pecora. Nel mezzo di un recipiente, di circa un metro e cinquanta di diametro e posato su un piedestallo al centro della tenda, stanno le teste delle pecore uccise, issate a piramide, come un glorioso trofeo.

Ora, finalmente, Frewan dà il segnale, e comincia la mensa. Alcuni, famelicamente, immergono le mani nella poltiglia bollente e le tirano fuori con manciate di riso e grano, che fanno volare in bocca dopo averne formate unte pallottole. Altri pescano nella vasca grossi pezzi di pecora, con grida di gioia, e li addentano freneticamente.

Ora il Capo, come il buon padre Adamo, guarda con compiacenza gli uomini della tribù satollarsi. E i beduini placano la loro fame con le mani e le labbra unte, gocciolanti di grasso di pecora, semplici, primitivi, ingenui, voraci, come tutti gli uomini che passarono per questo deserto, attraverso millenni.

CORRADO TEDESCHI

UN RISTORANTE ALQUANTO PRIMITIVO, A UNA FERMATA DELLA TRANSIBERIANA

I contadini del luogo portano, all'ora del passaggio dei treni, uova, burro, polli arrostiti e latte, che d'inverno si vende a peso, gelato e solido.

LA PIÙ LUNGA FERROVIA DEL MONDO

LA TRANSIBERIANA

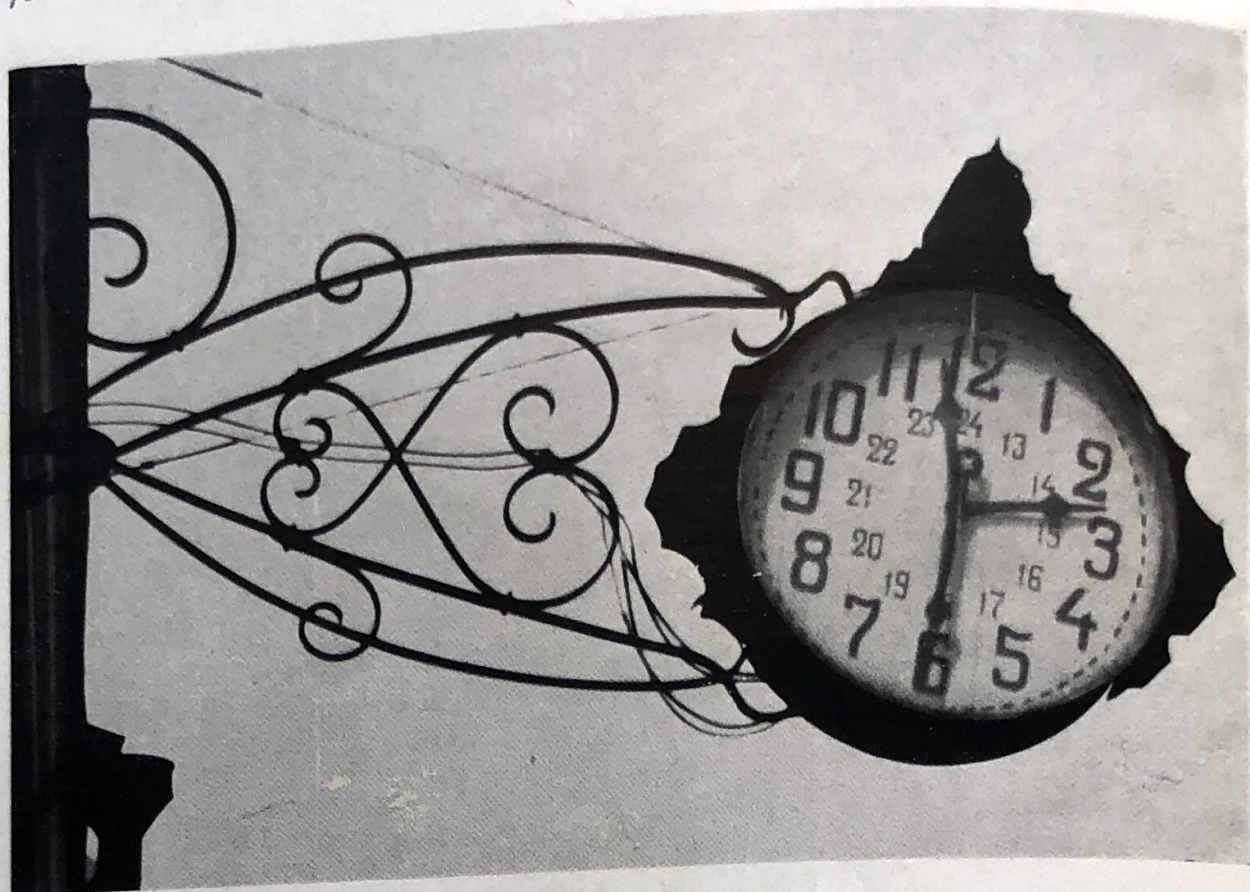
Come un gigantesco nastro di ferro, la Ferrovia Transiberiana attraversa i possedimenti asiatici della Russia, dagli Urali all'Oceano Pacifico. Se attualmente essa non può adempiere allo scopo principale per cui venne costruita, quello cioè di servire all'espansione imperialistica verso mari liberi e caldi, navigabili per tutto l'anno, tuttavia la sua utilità appare pur sempre notevolissima. Sono in gran parte dovuti a questa ferrovia, infatti, la colonizzazione e il rapido progresso di una larga striscia di territorio sui due lati della « Magistrale», come i Russi chiamano la Transisiberiana. Essa inoltre costituisce il mezzo di trasporto più rapido e più comodo — non tenendo conto della navigazione aerea, che negli ultimi anni ha preso grande sviluppo, ma che qui non può servire logicamente per il trasporto di grandi masse d'uomini e di merci — fra l'Europa centrale e occidentale da una parte e l'Estremo Oriente dall'altra.

Da Parigi o da Londra a Tokio si impiegano, via Siberia, appena quindici giorni, mentre per l'Atlantico e attraverso il continente nord-americano ce ne vorrebbero ventuno, e per il Mediterraneo e il Canale di Suez da trenta a trentasei.

La distanza Le Havre-Vladivostok è di 12.000 km. (più del doppio delle grandi « transcontinentali » nord-americane), di cui 10.157 km. in territorio russo.

Come fu costruita la grande linea

La costruzione della Ferrovia Transiberiana fu incominciata già nel 1892, ma subì varie interruzioni per difficoltà inerenti alle condizioni del terreno, al rigore delle stagioni, al trasporto del materiale. Durante l'inverno, naturalmente, non si poteva continuare la preparazione del tracciato per la posa dei binari; ma non meno proibitive erano le grandi piogge, soprattutto in primavera, in marzo e in aprile. Nel 1895 si poteva inaugurare il tronco da Chelyabinsk all'Ob, e due anni dopo quello da Novo-Nikolaevsk (l'odierno Novosibirsk), situata sull'Ob, fino all'Irtish. Il ponte sull'Ob, però, lungo quasi un chilometro, venne costruito soltanto più tardi. La continuazione della ferrovia oltre Irkutsk si presentava molto difficile perchè bisognava perforare i contrafforti dei Monti Saiani, i quali raggiungono la sponda meridionale del Lago Baical, con ben trentanove gallerie. Si dovette quindi far uso, ancora per vari anni, di un servizio di piroscafi e, durante la stagione avanzata, di rompighiaccio, mentre in pieno inverno si potè traversare il Baical, saldamente gelato (salvo in qualche giorno, per lo sconvolgimento provocato dalle improvvise tempeste per cui il lago gode triste fama), con lunghe carovane di slitte. Intanto fu iniziata la costruzione della strada ferrata dall'altra estremità, spingendola da Vladivostok attraverso la Manciuria settentrionale, in virtù del trattato russo-cinese che rese possibile l'istituzione della Compagnia Ferroviaria della Cina Orientale. La ferrovia, costruita da ingegneri russi con capitale russo, taglia la Manciuria da Pogranichnaya a Manchuli per una lunghezza di 1481 km. (corrispondente alla distanza da Milano a Siracusa). Una striscia di terreno, larga due chilometri su ogni lato della linea, è stata ceduta dalla Cina alla Compagnia, che vi assicurava il servizio d'ordine per mezzo di Cosacchi. Nel 1897 veniva ultimata la galleria (lunga km. 2,8) che perfora i Monti Khingan e sul cui ingresso occidentale si legge l'iscrizione *K Velikomu Okeanu* (« All'Oceano Pacifico »).

Qualche anno più tardi, i Russi costruirono anche la Ferrovia Sud-Manciuriana, che si diparte dall'altra a Harbin e termina a Port Arthur (l'odierno Ryo-jun) e Dalni (attualmente Dairen), località che i Cinesi affittarono ai Russi in segno di riconoscenza per il loro intervento presso i Giapponesi. Si ricorderà che questi dovettero, in tale occasione, restituire la Corea e la regione meridionale della Manciuria, avute dalla Cina nella onerosa Pace di Shimonoseki che

L'OROLOGIO DELLA STAZIONE DI OMSK

Per coordinare il traffico, l'orario delle ferrovie russe si basa sull'ora di Mosca, mentre per gli usi della vita locale il territorio russo è diviso in dieci fusi orari, ognuno dei quali comprende quindici gradi di longitudine. La differenza fra due fusi contigui è di un'ora, e quella fra i due estremi (ad esempio, Leningrado e la penisola dei Ciukci) è di nove ore. In ogni stazione della Transiberiana vi è un orologio con tre lancette: una indica l'ora della rispettiva zona oraria, un'altra quella di Mosca, mentre la terza dà i minuti che sono uguali per tutt'e due. Ad esempio l'ora qui segnata è: 14.30 ora locale, 11.30 ora di Mosca.

aveva posto fine alla guerra nippo-cinese (1). Contemporaneamente i Russi proseguirono la posa dei binari da Vladivostok verso il nord, per avere tutta nel proprio territorio la ferrovia che doveva seguire il corso dell'Ussuri e poi dell'Amur. Nel 1904 venne raggiunta Khabarovsk, non molto distante dalla confluenza dell'Ussuri con l'Amur; ma sopravvenne la disfatta russa e poi la rivoluzione del 1905, e i lavori furono sospesi. L'opera non fu portata a termine che durante la Grande Guerra, quando la ferrovia transmanciuriana si palesò insufficiente al trasporto di munizioni provenienti dal Giappone e dagli Stati Uniti d'America, e, d'altra parte, si poteva disporre del lavoro semigratuito dei prigionieri di guerra.

Eccezion fatta per il tratto lungo la riva meridionale del Lago Baical, la Transiberiana, che è la più lunga ferrovia del mondo, fu aperta al traffico nel 1903. A Vyatka (recentemente chiamata Kirov in onore del segretario comunista di Leningrado, che fu ucciso) essa si allaccia alla rete europea della Russia settentrionale, sì da permettere un viaggio senza trasbordo e senza toccare Mosca, da Leningrado a Vladivostok, per Tyumen e Omsk, mentre la linea meridionale, costruita prima, conduce da Mosca per Samara (attualmente chiamata Kuibishev) a Chelyabinsk.

In treno, dagli Urali a Vladivostok

Il tronco settentrionale tocca Perm, l'antica città mineraria, e attraversa l'Ural presso Sverdlovsk — già Jekaterinburg, tristamente nota per l'eccidio della famiglia dell'ultimo Zar — e ad Omsk viene a congiungersi con la vecchia linea meridionale, che entra in Siberia per Chelyabinsk, dopo aver varcato i Monti Urali in una vallata molto pittoresca ma non grandiosa. Sul punto più alto, vi-

(1) Cfr. U. ADEMOLLO: *Vicende territoriali recenti di Stati extraeuropei: la Cina*, nel nostro fascicolo di Dicembre 1935-XIV

IL TRACCIATO DELLA FERROVIA TRANSIBERIANA

L'U.R.S.S. copre un'area di 21.176.187 kmq. (68 volte quella dell'Italia), di cui 16.473.947 kmq. in Asia. Il vastissimo territorio è attraversato dalla Ferrovia Transiberiana, costruita dal 1892 al 1903 e lunga 10.157 km. Durante la Grande Guerra fu portata a termine anche la ferrovia dell'Amur, fra Vladivostok e Karimsk in territorio russo. La Transiberiana ha dato un forte incremento alla colonizzazione della Siberia e resa possibile la valorizzazione della Siberia meridionale.

ALLA STAZIONE DI SHARYA, IN ATTESA DEL TRENO

La stazione di Sharya, situata nella Russia Europea, dista da Vyatka (attualmente Kirov) 255 chilometri. Accanto alla porta è la campanella che dà il segnale della partenza ai treni. La tabella che si vede a destra indica la distribuzione dei singoli uffici.

cino alla stazione di Khrebet, un palo informa i viaggiatori ignari e i geografi non convinti, che qui incomincia l'Asia.

Il paesaggio attraversato dalla Transiberiana è in generale di una desolante monotonia, interrotta soltanto dai quadri, un po' più vivaci, offerti dai grandi fiumi. Nella Siberia occidentale regna sovrana la steppa, che se in primavera si ammanta di un verde riposante, cambia subito d'aspetto con l'approssimarsi della torrida estate, presentandosi come una interminabile pianura di color ruggine, che d'inverno si ricopre di una fittissima coltre di neve. Questa regione così poco attraente alla visita, è tuttavia di una straordinaria fertilità: in essa, nonostante i rigori del gelo prolungatissimo, il tenace frumento russo arriva a piena maturità grazie al fortissimo calore e alla luce intensa, poichè a queste latitudini (Omsk è situata sul 55° parallelo) tra il giorno e la notte si interpone un lungo, luminoso crepuscolo.

Questa è la Siberia, che Nansen chiamò il «paese dell' avvenire».

Dopo Omsk, nella Steppa Baraba, si vede qualche lago letteralmente coperto di uc-

CONTADINI RUSSI CHE ASPETTANO IL TRENO

Il giovanotto a destra ha sostituito gli stivaloni di cuoio con calzature di tessuto greggio. Nell'aspetto degli uomini si palesano i principali caratteri del buon *mugik*: perseveranza, pazienza, modestia e malinconia.

celli acquatici, e ogni tanto qualche boschetto di betulle, che rompe la monotonia della immensa pianura. Avvicinandoci a Novosibirsk, vediamo che questi elementi animatori del paesaggio incominciano a diventare più frequenti: appaiono le colline, e i boschi diventano più folti. A poco a poco sparisce la betulla e domina l'abete, vere e proprie montagne — gli Altai e i Saiani — appaiono nella lontananza e gradualmente si avvicinano alla ferrovia, mentre verso nord si stende la paludosa foresta vergine tipica della Siberia, e designata col nome di *taiga*.

Alla stazione di Yurga si distacca una ferrovia che conduce a Kuznetsk, dove si è scoperto un ricchissimo giacimento di carbone e dove il Governo sovietico vuol fondare una modernissima zona industriale, trasportandovi l'ottimo ferro che si scava presso Magnitogorsk, la nuova grande città mineraria sull'orlo meridionale dell'Ural. Lo Jenissei è varcato presso Krasnoyarsk, città di 75.000 abitanti. Dal treno si vedono, verso sud, le cime dei Saiani biancheggianti di neve. Un altro grande bacino carbonifero, ancora poco sfruttato, è

IL SEGNALE DELLA PARTENZA

Unico segnale per la partenza dei treni è, nelle stazioni della Transiberiana, il suono di una piccola campana: un tocco di preavviso, due tocchi intermedi, un'ultima serie di tre tocchi, e poi si parte.

attraversato dalla ferrovia presso Cheremkhovo, poi ecco che si è in vista degli snelli campanili di Irkutsk, città di 100.000 abitanti che costituisce il capoluogo della Siberia Orientale ed è il centro principale delle regioni aurifere della Lena. Qui venne ucciso, nel 1919, l'ammiraglio Kolciak, che voleva riconquistare allo Zar il vasto impero partendo dall'Oriente.

I Cecoslovacchi ex-prigionieri di guerra, costituitisi in una Legione che combattè in linea coi Russi, dopo la pace di Brest-Litovsk avrebbero dovuto raggiungere la Francia passando per la Siberia e per l'America Settentrionale; essi si fermarono invece in Siberia e, scaglionati lungo la ferrovia, prestarono il loro aiuto ai «Bianchi» di Kolciak. Questi, aiutato anche da truppe interalleate, era già arrivato nei pressi di Jekaterinburg, ma qui doveva risolversi il suo destino assieme a quello del suo Sovrano: dopo una grave sconfitta, il suo esercito si sbandò e ruppe in una fuga disordinata, ovunque perseguitato dai «Rossi», finchè lo stesso comandante, tradito dai suoi, cadde nelle mani degli avversari.

Di una pittoresca grandiosità è il tratto della ferrovia che segue, a mezza costa del monte, la riva meridionale del Baical, il lago sacro dei Buriati: fra una galleria e l'altra, lo sguardo può bearsi della bellezza naturale di questa regione che ricorda alcuni aspetti dei meravigliosi laghi lombardi. Il Baical, del resto, è famoso anche perchè rappresenta la più profonda criptodepressione della Terra: il suo fondo tocca i 1047 metri sotto il livello del mare, mentre il suo specchio si trova a 476 metri sul mare (1). In esso vive una varietà di foca marina che si è bene adattata al lento e graduale raddolcimento di quelle acque. Allontanandosi dal lago, la ferrovia raggiunge la Selenga, immissario del Baical, che lascia poi col nome di Angara, per andare a sfociare nello Jenissei. Sulle sponde di questo fiume è situata Verkhne-Udinsk, punto di parten-

(1) I caratteri del lago Baical e in genere della regione siberiana furono diffusamente esposti e illustrati nell'articolo: B. M. - *Siberia* (*Conversando con l'Ing. Angelo Omodeo*), pubblicato nel nostro fascicolo di Luglio 1933-XI.

za dell'antica strada che conduce, per Troitskosavsk (Kyakhta) in Mongolia; la città di recente è assurta a qualche importanza politica come capitale della Repubblica autonoma dei Buriato-Mongoli e denominata, come tale, « Ulan-Uda» (Uda Rossa).

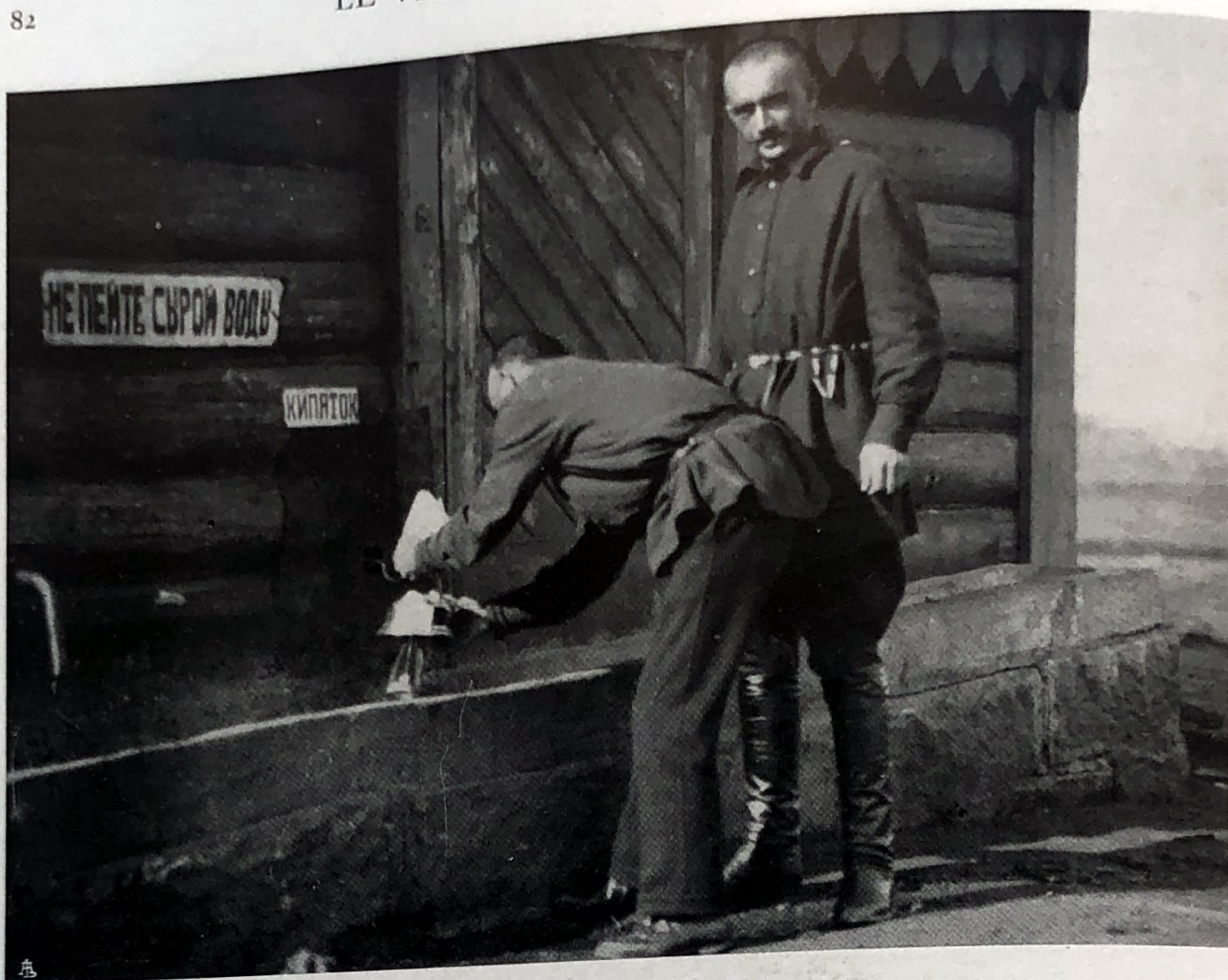
Attraverso alle montagne boscose dello Jablonovi si arriva a Chita, piazzaforte militare, e poco dopo a Karimskaya, dove si distacca dalla Transiberiana la Ferrovia dell'Amur che a Khabarovsk si unisce al tronco inaugurato nel 1904. Poco prima di Khabarovsk, si attraversa il Birobidjan, vasta regione autonoma di 76.000 kmq. (circa tre volte la Palestina), destinata dai Sovieti alla colonizzazione ebraica, e della quale fu diffusamente trattato in altro numero di questa Rivista (1).

FERROVIERE SOVIETICO

È curioso notare che mentre il berretto si fregia dell'insegna dei Sovieti, la placca metallica della cintura è ancora quella zarista, con l'aquila bicipite. Le segnalazioni vengono fatte col sistema delle bandiere, in mancanza di congegni automatici.

Presso Olovyannaya, la Transiberiana varca il fiume Onon su un ponte ricostruito nel 1921, essendo il vecchio rimasto danneggiato in un combattimento fra «Rossi» e truppe «Bianche» dell'Ataman Semionov, capo di Cosacchi sovvenzionato dai Giapponesi, il quale fu per qualche tempo, assieme al barone Ungern-Sternberg, il dominatore assoluto della Manciuria settentrionale e della Mongolia. Per Manchuli passa il confine della Manciuria, e la ferrovia, la vecchia « Ferrovia Cinese Orientale » da poco venduta dai Russi all'Amministrazione nipponica della Ferrovia Sudmanciuriana per il Man-ciù-ti-cuo, si chiama oramai « Ferrovia Nordmanciuriana ».

Dapprima, il paesaggio non muta: si attraversa una regione collinosa, ma presto si sbuca nella steppa, dopo di che si arriva all'altipiano. Passata Hailar, incominciano i monti del grande Khingan che il treno supera con grandiose serpentine e una galleria. Nella pianura di Tsitsihar si vedono già dei coloni cinesi intenti ai lavori agricoli, poichè la terra vi è fertilissima. Ad Harbin, grande centro della Manciuria settentrionale e dei Russi « bianchi » che fuggirono davanti ai Bolsceviki, il treno attraversa, su un lungo ponte, il Sungari, che in estate è animato di

(1) Cfr. I. Kalk: *Il territorio autonomo ebraico del Birobidjan*, nel nostro fascicolo di Ottobre 1935-XIII.

« KIPYATOK », ACQUA BOLLENTE PER IL TÈ

Ogni Russo che si mette in viaggio porta seco la teiera, che può rifornire d'acqua bollente ad ogni stazione. Il rifornimento è assicurato gratis a mezzo di apposito rubinetto (*kipyatok*). Il lungo cartello che qui si vede, ammonisce di non bere acqua non bollita, data la probabilità di inquinamento, specialmente vicino ai centri abitati.

piroscafi e di giunche. Qui si stacca la linea meridionale, che per Hsinking, capitale della Manciuria, conduce a Pechino, antica capitale della Cina. Attraverso le catene del Piccolo Khingan, si penetra di nuovo in territorio sovietico presso la stazione di Pogranichnaya.

A Nikolsk - Ussuriiski, la Transiberiana si ricongiunge con quella stessa linea che se ne era distaccata a Karimsk. Attraverso una regione fertile e abbastanza ben popolata, il treno scende al livello del Pacifico, di cui si scorge dapprima un lembo nella cosiddetta Baia dell'Amur (il fiume Amur, però, sfocia in mare 1300 km. più a nord, presso Nikolaevsk). Lungo una stretta penisola con spiagge marine e villini graziosi, si arriva finalmente a Vladivostok (che corrisponde, come significato, al giapponese « Tokio », ossia Dominatrice dell'Oriente) bellissimo porto naturale sul « Corno d'Oro » che si stacca dal « Bosforo Orientale » (Vostochni Bosfor), fortemente custodito dalle opere militari sull' « Isola Russa » (Ruski Ostrov).

Una strada a doppio uso

In poco più di duecento ore si va da Mosca a Vladivostok, se si viaggia con l'espresso che parte tre volte la settimana. Sproporzionatamente più lungo è naturalmente il viaggio col quotidiano treno postale, poichè, non essendo la Transiberiana ancora tutta provvista di doppio binario, i punti di possibile incrocio dei treni, e quindi di fermata, sono costituiti, per la maggior parte, dalle stazioni. Negli ultimi anni s'è notevolmente accelerata la posa del secondo binario che nel 1934 doveva arrivare fino ad Irkutsk. Più avanti la cosa si presenta alquanto complicata, essendovi 39 gallerie, alcune delle quali abbastanza lunghe, che dovrebbero essere allargate. Se fosse scoppiata una guerra fra l'U. R. S. S. e il

UN CALMUCCO DELL'ALTAI A CONTATTO CON LA CIVILTÀ MODERNA

Allo scopo di destare dal sonno millenario i popoli dell'Asia Centrale, il Governo sovietico mette a loro disposizione i ritrovati della moderna tecnica, e naturalmente se ne vale per la propria opera di propaganda.

COLONI RUSSI IN VIAGGIO PER LA SIBERIA

Dalla fine del secolo scorso la Siberia è meta di un forte movimento immigratorio, a cui la costruzione della Transiberiana ha dato grande impulso. Dagli accampamenti (*Pereselenskie Punkti*) organizzati dal Governo russo al confine tra la Russia Europea e la Siberia, i colonizzatori vengono fatti proseguire con treni merci sino a destinazione. Ivi giunti, essi ricevono in consegna un appezzamento di terreno con l'obbligo di dissodarlo. Il Governo mette a loro disposizione anche le sementi adatte al terreno, selezionate da un apposito ente statale.

Giappone, si sarebbe ripetuta quella difficoltà di trasporto che già nella guerra del 1904-1905 aveva diminuito assai l' efficacia dell'esercito dello Zar. Allora il trasporto delle truppe e il loro rifornimento furono molto ostacolati dal fatto che non esisteva ancora la ferrovia del Baical, e dovevasi quindi ricorrere a un servizio di pontoni (*ferry-boats*); soltanto nell'inverno fu possibile distendere i binari sul ghiaccio attraverso il lago, che misura 30 km. di lunghezza per 25 di larghezza. Questo sistema aveva naturalmente i suoi rischi, e non poche furono le sciagure per l'improvviso rompersi o spostarsi della crosta gelata, a causa delle tempeste.

Un uso secondario della Transiberiana, ma che ha molta importanza, è quello di servire da grande via di comunicazione per ogni specie di veicolo, essendo gli spazi fra le traverse colmati con terra, sì da presentare una via piana e liscia, persino nel periodo della *rasputizza*, cioè del disgelo violento dei fiumi, che incomincia naturalmente nel corso superiore (meridionale) di essi, mentre più a valle persiste ancora il ghiaccio dando luogo a vaste inondazioni, quella via sul terrapieno rimane praticabile.

Presso le stazioni, la linea ferroviaria fa da «corso», ove, verso il tramonto, si raduna la gente dei paesi vicini, e i giovani d'ambo i sessi vanno a passeggio. S'intende che ognuno sa a memoria l'orario dei treni, e il passaggio del convoglio richiama sempre molta folla lungo la linea.

Come si viaggia

Non è con concetti europei che si deve pensare al «grande espresso» della Transiberiana. La sua «velocità utile», cioè il movimento comprese le fermate, raggiunge una media di appena 42 km. all'ora, il che per la Siberia è ritenuto un bel risultato; del resto, non è di molto inferiore la «velocità di marcia» del treno postale, salvo che que-

VECCHIE VETTURE FERROVIARIE, ADIBITE AD USO DI ABITAZIONE E SPACCIO VIVERI NEI NUOVI CENTRI DELLA COLONIZZAZIONE SIBERIANA

st'ultimo si ferma a ogni stazione, perdendo così molto tempo.

Il viaggio nell'«espresso» è molto comodo: i posti negli scompartimenti sono convertibili in giacigli, e larghi corridoi permettono ai passeggeri di sgranchirsi ogni tanto le gambe. Vi è poi una carrozza-ristorante per quelli che non preferiscano comprarsi i cibi alle stazioni, e vi è inoltre una carrozza-salone, con pianoforte, radio e una piccola biblioteca. Prima della guerra c'era anche una carrozza-cappella per le funzioni religiose, ma poi è stata soppressa.

Molto meno confortevole è il treno postale, sebbene anche in esso si possano mutare i posti in «letti», persino nella classe «dura». In questa classe più povera, la spalliera di legno può essere sollevata e fissata, così come avviene di un'altra asse più in alto, che si raggiunge mediante una piccola scala: si ottengono in tal modo tre posti, uno sopra l'altro, per dormire, o almeno per sdraiarsi, su ognuno dei due lati dello scompartimento. I passeggeri portano seco delle coperte e dei cuscini per rendere un po' più comodo il loro posto. Talvolta l'ingombro del bagaglio è tale che non è possibile ristabilire l'ordine normale dei posti a sedere, nemmeno di giorno, cosa invero non gradevole per l'occupante del piano inferiore che non può mettersi a sedere ed è sempre minacciato dagli stivaloni dei compagni del piano di sopra. A quanto si dice, adesso è rigorosamente proibito di lasciare durante il giorno i posti nella disposizione che hanno per il riposo notturno.

Una suppellettile indispensabile per ogni persona che viaggia in Siberia — e non soltanto per i Russi, chè anche lo straniero vi si adatta ben presto, non foss'altro che per ingannare il tempo — è il *ciainik*, la teiera: appena il treno giunge in una stazione, i passeggeri si lanciano fuori dalle carrozze non ancora ferme del tutto, per arrivare fra i primi al *kipyatok*, il rubinetto dell'acqua bollente che viene distribuita gratis per la preparazione del tè, che un buon Russo beve a tutte le ore del giorno. Grande è il disappunto di chi, meno svelto degli altri, arriva quando tutta la riserva d'acqua calda è esau-

COSTRUZIONE DI UNA CASA RUSTICA IN SIBERIA

Tutta la famiglia prende parte al lavoro, e anche i vicini dànno volentieri una mano per mettere su le pesanti travi. Gli interstizi tra le travi vengono poi riempiti con muschio o, in mancanza di questo, con argilla.

rita. Ne nascono animate discussioni, ma al ritardatario non resta altro che attendere fino alla fermata successiva, proponendosi di essere un po' più svelto. Di solito le soste sono abbastanza prolungate per permettere al macchinista di rifornirsi di combustibile, che è ancora quasi esclusivamente la legna, nonostante le risorse carbonifere della Siberia. Per questo rifornimento, che ogni tanto si rende necessario, si vedono infatti, ad ogni stazione, lunghissime cataste di legname.

Del resto, non è il tempo che conta in Siberia, e anche l'orario dei treni — e più ancora quello dei vapori fluviali, i quali hanno i loro servizi molto più indipendenti l'uno dall'altro — serve soltanto come indicazione generica, specie di meta ideale a cui sempre si aspira e che mai si raggiunge. Basta, del resto, richiamare alcune parole che il viaggiatore in Siberia ode infinite volte: *budet* (sarà fatto), *zaftra* (domani), e quando vi sia la massima premura, *sei-ciass* (entro un'ora); e non deve dimenticarsi naturalmente il classico *nicevò* (non importa).

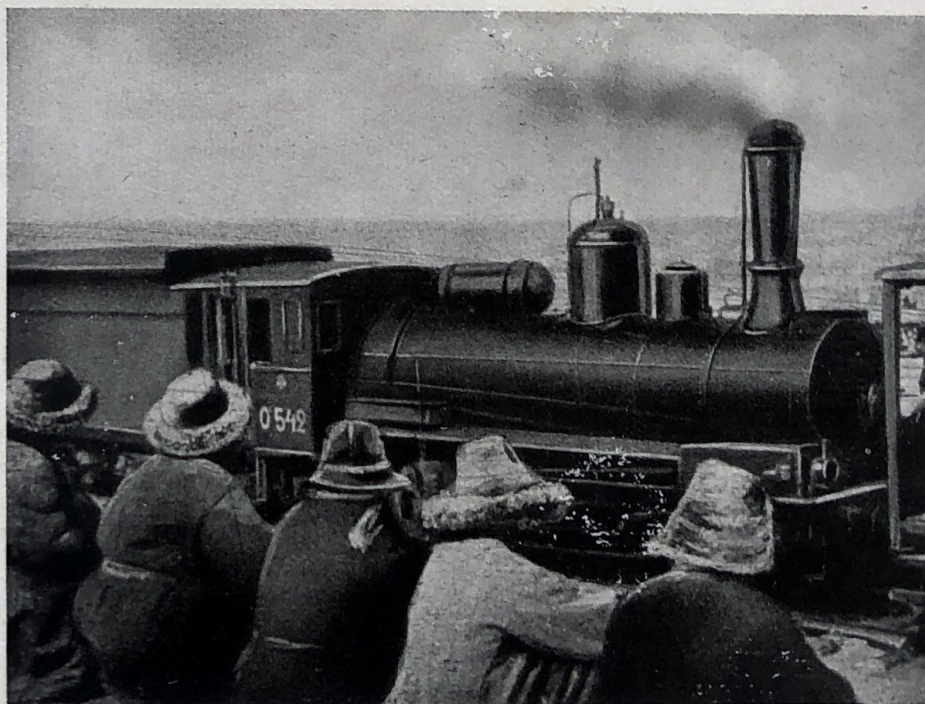
La colonizzazione della Siberia

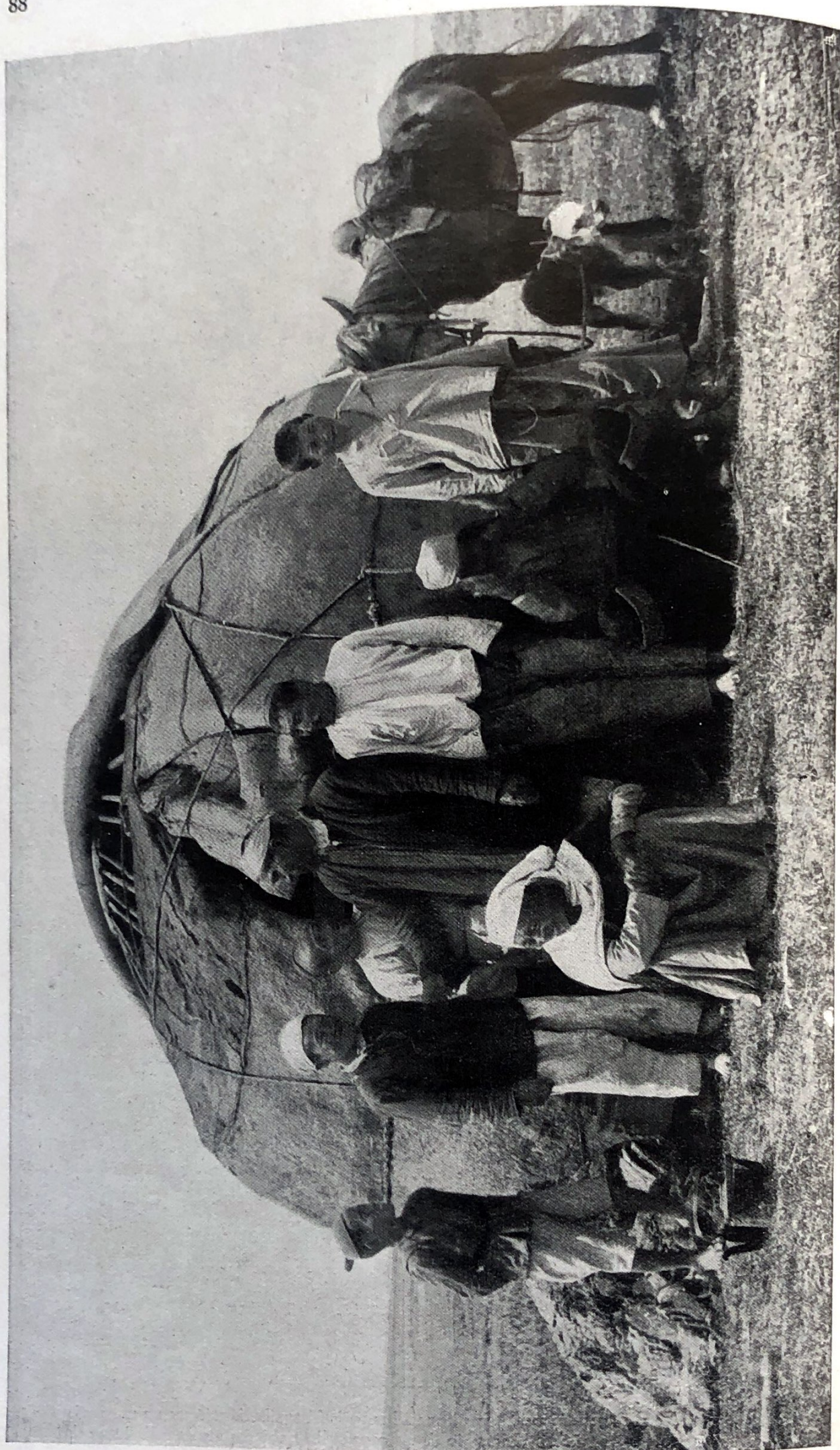
La Siberia era nota in Europa soprattutto come luogo di deportazione per condannati politici e per alti dignitari caduti in disgrazia presso lo Zar; questo aspetto lugubre della regione ha una copiosa letteratura, tra cui emergono notoriamente i libri del Dostojevski e del Kennan. Ma già dalla fine del secolo scorso, cioè poco prima che si iniziasse la costruzione della Transiberiana, incominciò a svilupparsi un'altra specie di immigrazione, volontaria questa: trattavasi di contadini affamati di terra, che si trasferivano in Siberia dalla Russia europea, ove non vedevano alcuna possibilità di diventare piccoli proprietari. Questo movimento migratorio assunse naturalmente maggiori sviluppi a mano a mano che la Transiberiana veniva presa in esercizio (un tronco oggi, il tronco successivo qualche anno dopo): in breve una peregrinazione in massa che ben si può paragonare alla colonizzazione del *Far West*, nell'America Settentrionale. Di solito si ebbero gruppi di contadini dello stesso villaggio che si trasferirono e rimasero uniti anche nella Siberia, fondandovi talvolta un villaggio al quale davano il nome del paese natio, spesso preceduto da «Novo». Quest'abitudine dell'emigrazione in gruppi di famiglie spiega anche il fatto che nella Siberia si trovano ancora oggi villaggi abi-

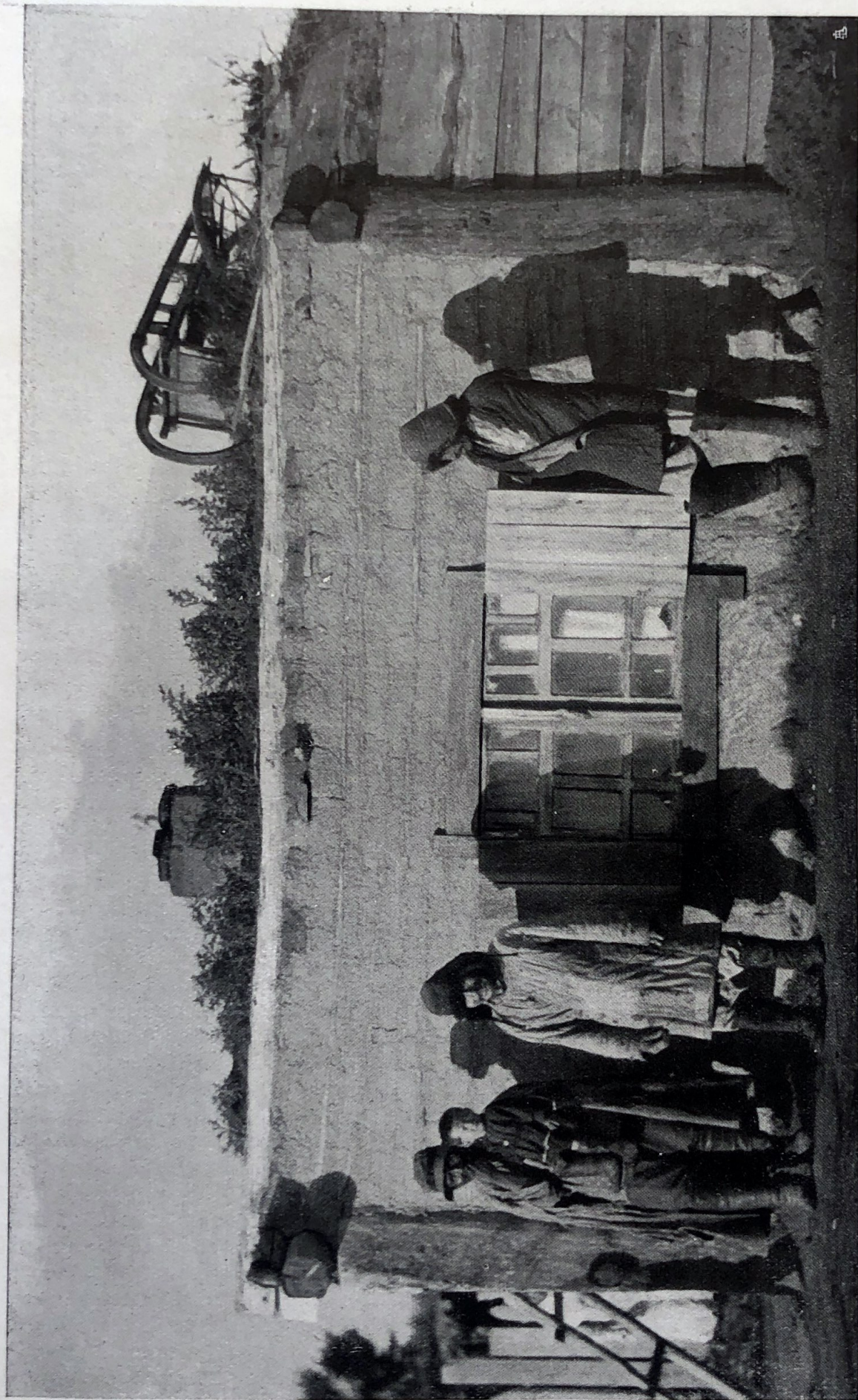
UN TRASLOCO... INTEGRALE

Il Siberiano che cambia sede non sposta soltanto le masserizie, ma addirittura la casa. Ecco come avviene il trasporto di una casa rustica, scomposta, dalla vecchia alla nuova sede.

tati esclusivamente da Ucraini, mentre altri, spesso a brevissima distanza, hanno una popolazione costituita da Polacchi o Lettoni o Tedeschi, venuti dalla regione del Volga oppure dalla Ucraina.

Il Governo ha organizzato vasti accampamenti (i cosiddetti *Pereselenskie Punkti*) nelle città importanti, al confine tra la Russia Europea e la Siberia; e da questi punti di concentramento i colonizzatori venivano fatti proseguire in numero sufficiente per colmare uno o più treni merci (uomini 40 - cavalli 6), sui quali essi venivano trasportati insieme con i loro poveri fagotti. A ciascuna delle due pareti di testa dei carri-merci erano sistemati due palchi di legno, uno sopra l'altro; nel mezzo, durante la stagione fredda, era collocata una stufa che i

IL PASSAGGIO DI UN TRENO SULLA TRANSIBERIANA

Gli abitanti dei paesi scaglionati lungo la Transiberiana sanno a memoria l'orario dei treni, e il passaggio di un convoglio richiama molta folla lungo la linea.

TENDA (YURTA) DI UN NOMADE CHIRGHIZO

È abitata dal proprietario di una mandra di cavalle da latte, che si sposta con le sue bestie da una regione *all'altra della steppa a seconda delle condizioni del pascolo. La tenda è costruita con vimini e paletti di legno ricoperti di feltro.*

LA CASA DI UN CHIRGHIZO A SEMIPALATINSK

Nella stagione estiva la slitta è conservata sul tetto rivestito di erbe. Molti Chirghizi non si tolgono la pelliccia e il berretto di pelle neanche d'estate, essendo dell'opinione che tali indumenti pesantissimi proteggano dal caldo non meno che dal freddo.

LA FAMIGLIA DI UN NOMADE BENESTANTE

Il proprietario di 500 cavalle da latte era un ricco signore, quando l'ordinamento collettivistico non aveva ancora distrutto le basi dell'economia nomade. La dovizia di cuscini e di coperte sta però a denotare che le sue condizioni sono ancora abbastanza prosperose.

contadini alimentavano con la legna accatastata lungo le stazioni ferroviarie, mercè la quale potevano sempre disporre di tè bollente. Le cucine militari dei presidî scaglionati lungo la «Magistrale», fornivano un pasto caldo ogni giorno. Nel treno vi era, di solito, uno spaccio di viveri e di articoli di prima necessità, specie di negozio ambulante allogato in un carro che spesso veniva staccato, una volta giunti a destinazione, e sistemato su una base fissa di legno, vicino al nuovo centro di colonizzazione, quando questo non fosse precedentemente abitato.

Il terreno veniva ceduto gratuitamente agli immigrati, i quali però dovevano impegnarsi a dissodarlo. Non era sempre facile tener fede a questo impegno: spesso si dovevano combattere contemporaneamente la natura con la sua folta vegetazione (la *taiga*) e le bestie feroci, come l'orso bruno, il lupo e, nelle province dell'Amur, persino la tigre; inoltre, bisognava concentrare i lavori nel breve periodo di vegetazione della caldissima estate, e prender le dovute provvidenze per il lunghissimo inverno. Tanti, delusi, chiedevano il rimpatrio già dopo un anno; molti, invece, si stabilirono in Siberia. Essi furono i veri pionieri, temprati e decisi, i più adatti al difficile lavoro di colonizzazione. Nella *taiga* il loro lavoro si iniziava col liberare dalla vegetazione e rassodare la breve area di terreno destinata ad accogliere la casetta, la quale veniva costruita come un *blockhouse* nel Far West americano: trave su trave, e l'intercapedine colmata con muschio. Una finestra doppia dava luce all'interno, che di solito consisteva di un solo vano e di una specie d'anticamera che aveva soprattutto la funzione di proteggere contro il freddo e il vento. Se poi, a un dato momento, il posto prescelto non conveniva al proprietario, poco male: si traslocava. I singoli legni che componevano la casa venivano segnati con lettere dell'alfabeto cirillico e con numeri, la casa veniva smontata con l'aiuto dei vicini (in questi paesi, lontani dal mondo civile, si è sempre pronti al reciproco aiuto), le travi e i legni venivano ca-

LA PREPARAZIONE DEL « CUMIS »

Il latte di cavalla viene conservato in grandi recipienti e lasciato riposare per la fermentazione. Si ottiene così il *cumis*, che viene distribuito in tazze.

ricati sopra un carro e avviati alla nuova destinazione. Qui arrivati, il materiale veniva scaricato e la casa ricomposta seguendo l'ordine alfabetico dei contrassegni.

Però il Governo russo non si è limitato a regalare al colonizzatore un pezzo di terreno da dissodare: gli ha messo a disposizione anche delle sementi adatte al terreno e al clima, cioè resistenti e di sviluppo rapidissimo. Gran merito, in questa scelta delle piante e selezione dei semi, ha avuto soprattutto lo scienziato Miciurin, in onore del quale i Sovieti hanno recentemente cambiato in Miciurinsk il nome di Kozlov, sua città natale.

Un Municipio troppo parsimonioso

Meno fastidiosa era la colonizzazione delle steppe che avevano servito soltanto da pascolo per le greggi dei nomadi; ivi la casetta, in mancanza di legname, veniva spesso costruita con argilla. Oggi la colonizzazione individuale della Siberia può considerarsi chiusa, inquantochè i Sovieti non incoraggiano l'iniziativa privata; per contro si fondano vaste aziende agricole (i cosiddetti *Kolckoz*, cioè *Kollektivnoe Khozyaistvo*) con le quali si vuole industrializzare anche l'agricoltura, secondo i dettami dei vari piani quinquennali, e si cerca di sviluppare l'industria e la tecnica della Siberia, appoggiandosi soprattutto ai giacimenti di carbone lungo o vicino alla ferrovia.

Allora lungo il grande « Trakt », la strada postale che percorre tutta la Siberia, e più tardi lungo la ferrovia, sorsero come per incanto nuovi centri, i quali in qualche caso oscurarono persino la fama di antiche città come Tobolsk e Tomsk. Quest'ultima ha perduto la sua posizione preponderante — a quanto si disse allora — soltanto per l'inavvedutezza del proprio Consiglio Municipale. Quando vennero gli ingegneri per stabilire il tracciato della ferrovia, essi seguirono in massima il famoso « Trakt », non solo perchè era conosciuto il terreno che esso percorreva, ma anche perchè lungo il suo tragitto sorgevano le località più notevoli e stazioni

postali fornite di mute di cavalli, che avrebbero potuto servire da punti di appoggio durante la costruzione della strada ferrata. Questo il criterio generale, ma si soleva dare la preferenza a quei paesi che, avendo riconosciuto la notevole importanza di una comunicazione ferroviaria diretta, erano disposti a spendere qualche cosa per godere di questo vantaggio. Il Consiglio Comunale di Tomsk, invece, ritenne di potersi risparmiare questa spesa straordinaria, convinto che non si sarebbe osato comunque trascurare il capoluogo della regione per far passare il tracciato della nuova linea a notevole distanza da esso. Avvenne invece che gli ingegneri, offesi da questa poca comprensione, trovarono modo di rilevare che il terreno vicino a Tomsk era poco addatto per una costruzione ferroviaria e che, d'altra parte, scegliendo una rotta più meridionale, si sarebbe notevolmente abbreviato il percorso. Era ormai troppo tardi, quando i prudenti Consiglieri, pentendosi della loro tirchieria, corsero ai ripari: dopo molte insistenze e cospicue elargizioni, ottennero soltanto la costruzione di un tronco secondario, il quale, distaccandosi dalla linea principale a Taiga, raggiunge Tomsk dopo ottantotto chilometri, ed è servito soltanto da treni postali.

Un esempio tipico dello sviluppo delle città siberiane è dato da Novosibirsk, l'ex-Novonikolaevsk, metropoli della Siberia Occidentale, fondata quale punto d'appoggio per gli operai addetti alla costruzione del grandioso ponte sull'Ob. Nel 1897 essa era ancora un villaggio di capanne con 5000 abitanti, ma ben presto si fece valere il vantaggio della sua situazione geografica come punto di trasbordo fra la ferrovia e i piroscafi dell'Ob, e la popolazione si moltiplicò con ritmo veramente americano, sì da far assegnare alla località il nomignolo di «Sib-Chicago», cioè Chicago della Siberia. Ecco alcune cifre che dimostrano il suo aumento formidabile: nel 1911, ab. 64.000; nel 1923, ab. 76.000; nel 1926, ab. 120.000; nel 1931 (data dell'ultimo censimento), ab. 150.000.

La maggior parte della popolazione è costituita da Russi (Grandi Russi, Ucraini e Russi Bianchi), ma numerosi vi sono anche gli Asiatici: Cinesi, Buriati, Mongoli e soprattutto i cosiddetti Calmucchi dell'Altai che conferiscono alla città una nota prettamente orientale.

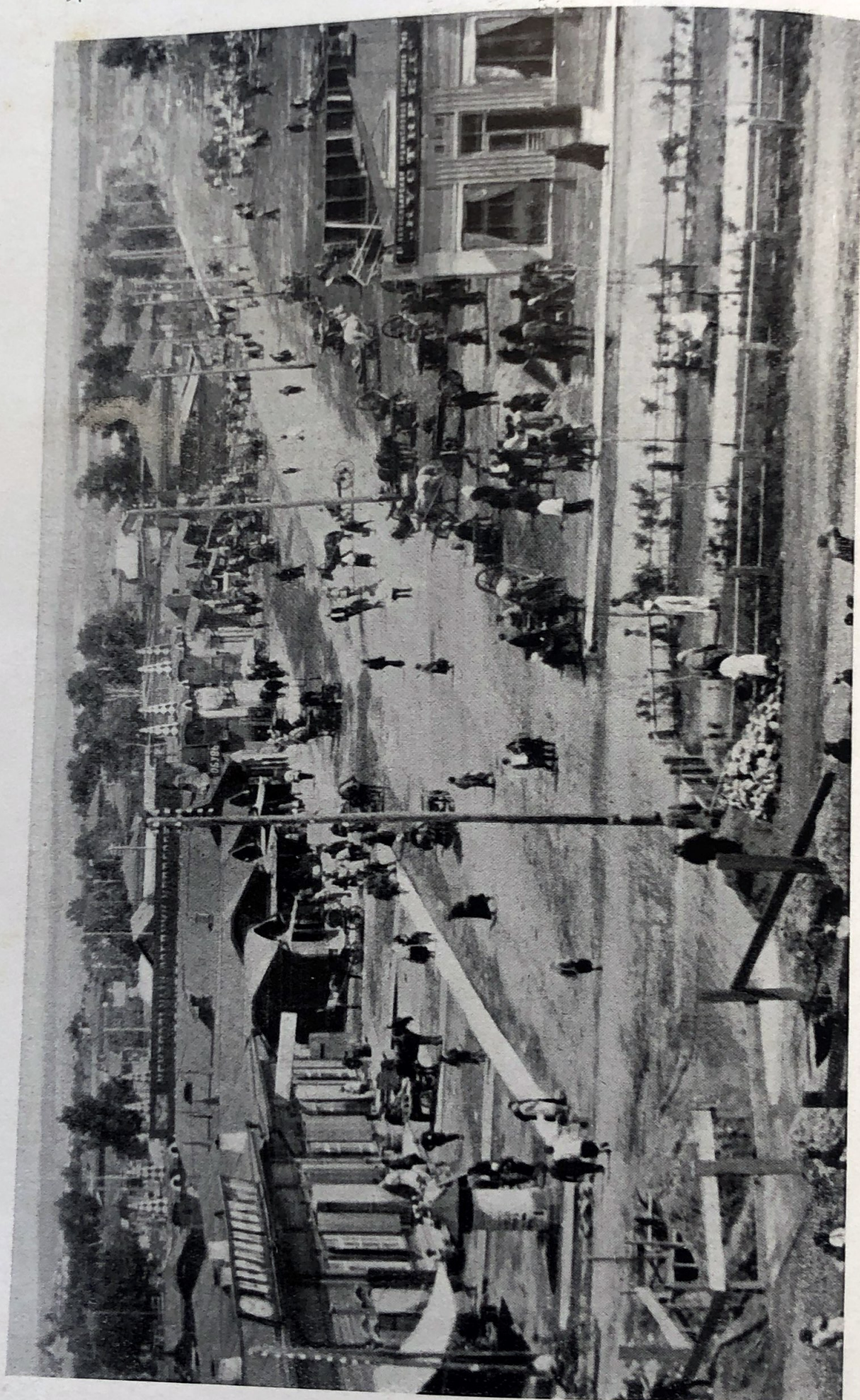
Vapori fluviali mettono Novosibirsk in comunicazione col basso corso dell'Ob e con i suoi tributari, facendo servizio persino fino a Tomsk e a Petropavlovsk (Qizil Djar) sull'Iscim; essi risalgono anche il corso del fiume, verso le regioni della steppa, e vi portano delle modernissime macchine agricole in cambio di cereali e di burro, il quale prodotto già nell'anteguerra formava la voce più importante dell'esportazione della Siberia Occidentale: nel 1913 se ne esportarono più di 50.000 tonnellate. Vaste tenute agricole, possedute soprattutto da Danesi, che le avevano egregiamente sistemate, produssero grandi quantità di burro, il quale poi veniva trasportato, in speciali carri ferroviari refrigeranti, a Libava (oggi Liepaja, in Lettonia) e di là, su piroscafi, in Germania e in Inghilterra.

Per lunghi anni, Novosibirsk aveva conservato l'aspetto di un esteso villaggio, ma dopo la sua elevazione a capoluogo della Siberia Occidentale vi furono costruiti anche modernissimi edifizi di pietra e di cemento armato. Il contrasto tra queste costruzioni di stile novecento e le catapecchie di legno che vi sorgono accanto, tradisce subito il carattere della città come località di colonizzazione.

Le comunicazioni stradali

Durante l'estate, da queste strade, flagellate quasi quotidianamente da forti venti, si levano, al passaggio di un veicolo, impressionanti nuvole di polvere; mentre dopo le piogge, e specialmente in primavera e in autunno, ci si immerge nel fango. Ancor oggi avviene talvolta che, andando in un *izvoscik*, uno dei cavalli sparisca quasi del tutto in una buca nascosta dal fango, e al passeggero non resti che scendere di vettura e lanciarsi verso un lato della strada, dove esiste una specie di marciapiede, fatto di assi di legno, e un po' elevato al di sopra del livello stradale. Ma anche là bisogna stare attenti, perchè il legno, di solito, lo si lascia marcire senza sostituirlo, e non è raro il caso di trovare la banchina rotta, senza contare poi le buche più o meno grandi. Qual-

VENDITA DI SOPRASCARPE DI GOMMA AL MERCATO DI NOVOSIBIRSK

Lo sviluppo di Novosibirsk è stato così rapido che i suoi abitanti si compiacciono di chiamarla con l'orgoglioso nome di « Sib-Chicago » (Chicago Siberiana). Le altre città della regione la chiamano, invece «Chicago in soprascarpe», con allusione allo stato delle sue strade, che il fango rende intransitabili con calzature normali.

UNA DELLE VIE PRINCIPALI DI NOVOSIBIRSK

È attualmente l'unica via della città che abbia la pavimentazione. In primo piano si vedono i lavori per la fognatura; a destra, la prima *Cooperativa agricola* « *Rustkred* ». Si notino i marciapiedi di legno, rialzati sopra il livello stradale.

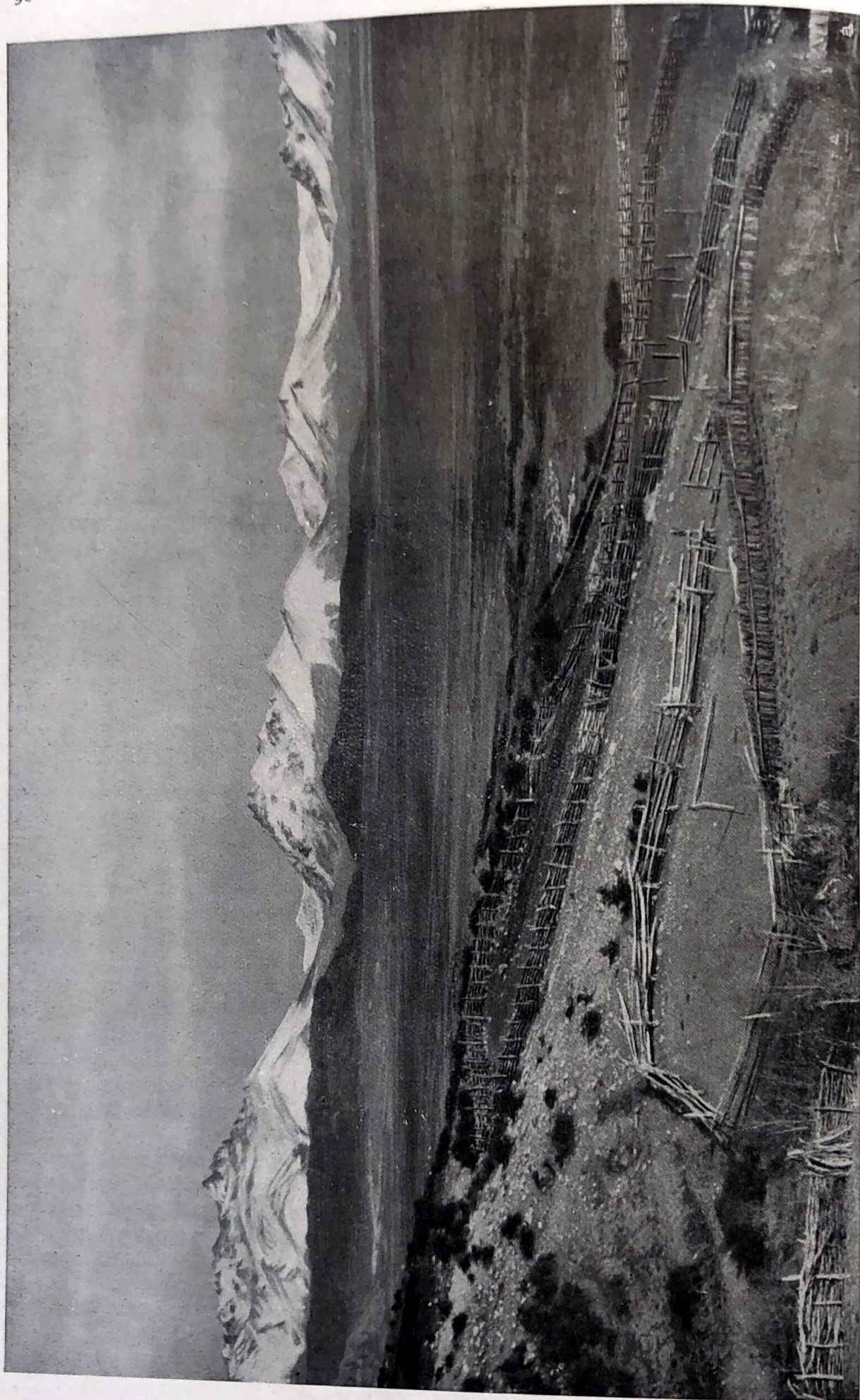
UN QUARTIERE MODERNISSIMO A NOVOSIBIRSK

Novosibirsk ha conservato sino a pochi anni fa l'aspetto di un esteso villaggio; ma dopo la sua elevazione a capoluogo della Siberia Occidentale si è andata arricchendo di moderni edifici di pietra e di cemento armato.

che uomo pratico tenta di rendere meno difficile il transito, distribuendo parecchi sassi nel mezzo della strada, il che naturalmente aumenta i rischi del traffico. In ogni modo, è bene adattarsi alla moda russa e calzare degli stivaloni alti fino al ginocchio e, in giorni di brutto tempo, munirsi di soprascarpe di gomma. Non per nulla l'industria delle scarpe di gomma in Russia godeva, già prima della guerra, di un'ottima fama. A Novosibirsk questo genere di calzature si vende nel mercato all'aperto, e anche nel mercato della roba vecchia, molto frequentato dai poveri e dagli indigeni asiatici.

Novosibirsk è, come abbiamo già detto, il centro amministrativo e industriale della Siberia Occidentale, ed è dotata di un Museo, di una Stazione Meteorologica, di un Laboratorio chimico-batteriologico e di un'Associazione per lo studio delle risorse naturali della Siberia. L'importanza della città è sensibilmente aumentata con l'estendersi di una ferrovia in direzione meridionale, che giunge a Biisk e, biforcandosi, a Barnaul e a Semipalatinsk, la località dei « sette tendoni », dove è arrivata nel 1932 la famosa ferrovia Turk-Sib (Turchestan-Siberia), che parte da Alma Ata (ex-Verni). I treni possono oramai circolare da Novosibirsk per Tashkent, lungo il confine della Repubblica sovietica di Mongolia e il Sinkiang o Turchestan Cinese, il cui possesso, insidiato da varie parti, potè essere riconfermato alla Cina nel 1934 per l'abilità diplomatica del Governatore cinese. Ciononostante rimane sempre molto variabile la situazione politica in queste parti, e le influenze straniere si mostrano soprattutto in un appoggio più o meno aperto delle singole comunità etniche o religiose, le quali ben difficilmente coincidono, rendendo così la situazione ancor più complicata. Per ogni eventualità, però, la ferrovia è un'ottima linea di arroccamento, la quale, favorendo l'influenza dei grandi centri siberiani e dei bacini industriali, attualmente in via di formazione, diffonde in quelle solitarie regioni le idee e i propositi della Russia odierna.

M. WORMSTALL

Fot. K. Lubinski

RECINTI PER IL BESTIAME, NELLA VALLE DEL RIO PICO, DAVANTI ALLA CORDIGLIERA ANDINA

ASPETTI DELL'AMERICA AUSTRALE

LA PASTORIZIA IN PATAGONIA

Le condizioni fisiche e climatiche dell'altipiano patagonico, che già tracciammo in un precedente articolo (1) lo rendono particolarmente adatto all'industria pastorale. Il clima secco e temperato verso il nord, freddo ma non rigido verso il sud, però sano dovunque, e la natura dei pascoli si confanno egregiamente all'allevamento degli ovini; il quale, avviato fin da principio con metodi razionali, ha poi progredito con ritmo sempre più accelerato, diventando in pochi decenni fonte di prosperità per il Paese. D'altra parte, l'aridità eccessiva del clima e i venti che v'infuriano specialmente nella stagione calda, determinano condizioni tali per cui il territorio non potrà essere mai messo a coltura (tranne alcune parti assai circoscritte) nè quindi densamente abitato. La densità di popolazione arriva, infatti, appena a un abitante per ogni nove chilometri quadrati. Se si prescinde quindi dai pochi centri costieri, abbastanza attivi per commercio, e in parte arieggianti a vere e proprie cittadine, e da qualche rada borgata che si è costituita o va sorgendo nell'interno, la vita civile si svolge esclusivamente intorno alle fattorie disseminate a notevoli distanze e fra loro indipendenti.

Organizzazione delle fattorie

L'*estancia* o fattoria comprende una casa padronale e un tratto più o meno esteso di terreno di proprietà dell'occupante (*estanciéro*), o in affitto dal demanio, da una società anonima, ovvero da un privato.

Alla casa padronale sono poi annessi: una o più abitazioni pei braccianti; delle tettoie chiuse (*galpónes*) pel deposito delle macchine e degli arnesi, dei viveri, della lana e delle pelli; un impianto pel bagno degli ovini (*baño* o *bañadéra*), e uno o più tratti cintati o chiusi da steccato (*corrál*, pl. *corráles*) per riunirvi le mandre o le gregge per la marcatura, la tosatura e il bagno disinfettante a cui si sottopongono periodicamente le pecore. Per *puesto* s'intende invece una casa isolata, a volte una semplice capanna, abitata dai guardiani alle dipendenze di un'*estancia*, o anche dal proprietario o fittavolo (*arrendatário*) di un piccolo lotto di terreno.

Da semplici abitazioni fatte di mattonelle di mota impastata con paglia e indurite al sole (*adóbe*), a un solo piano, talora sudicie ed incomode, si passa per gradi a case linde e decorose o addirittura signorili, di legno, o in parte o interamente di muratura, ma tutte con tetto di lamiera solidamente inchiodata per resistere alla furia del vento. Le abitazioni sorgono, del resto, nei luoghi meglio riparati, in qualche vallecola o anfrattuosità del terreno e in vicinanza di una sorgente o d'un pozzo d'acqua sufficiente pei bisogni domestici. Dove l'acqua è più abbondante e il suolo più adatto, se ne trae partito per irrigare un tratto di orto e giardino, circondato di pioppi e tamerici, o anche degli appezzamenti coltivati ad erba medica (*alfálfa*), i quali formano delle piccole oasi verdeggianti in mezzo al generale squallore dell'altipiano.

L'approvvigionamento dell'acqua è naturalmente la prima e più grave preoccupazione del colono. Le sorgenti naturali, relativamente scarse, sono quasi sempre situate nelle vallecole che incidono i ripiani, ed alimentate dalle piogge o dalle acque di fusione delle nevi. Nelle aride distese pianeggianti dell'altipiano vi si provvede mediante pozzi generalmente non più profondi d'una decina di metri, che attingono alla falda acquifera, talvolta un po' salmastra, che si aduna al contatto del materasso ghiaioso superficiale col substrato di rocce più antiche. L'acqua viene sollevata a mano, o con pompe mosse da aeromotore, di costruzione moderna (almeno nelle fattorie meglio organizzate), e quindi raccolta in serbatoi o cisterne rotonde di lamiera (tipo australiano) e distribuita in appositi abbeveratoi (*bebederos*).

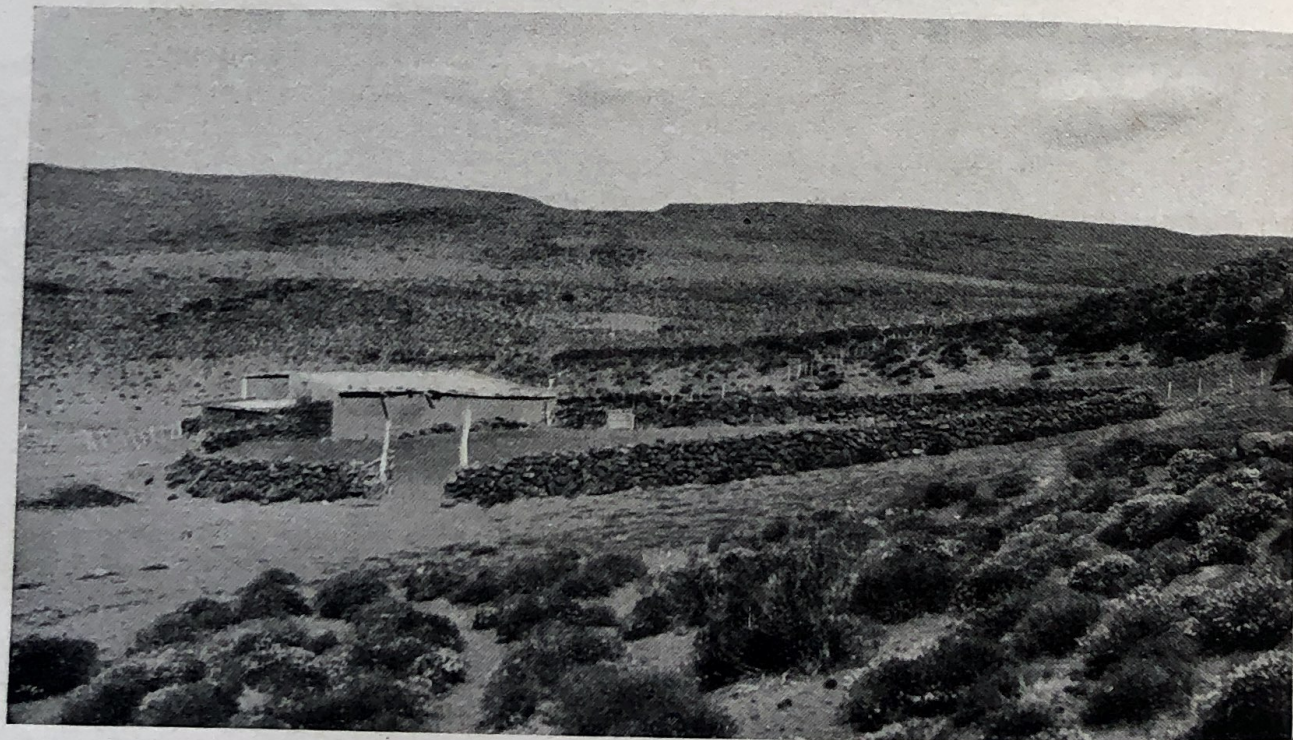
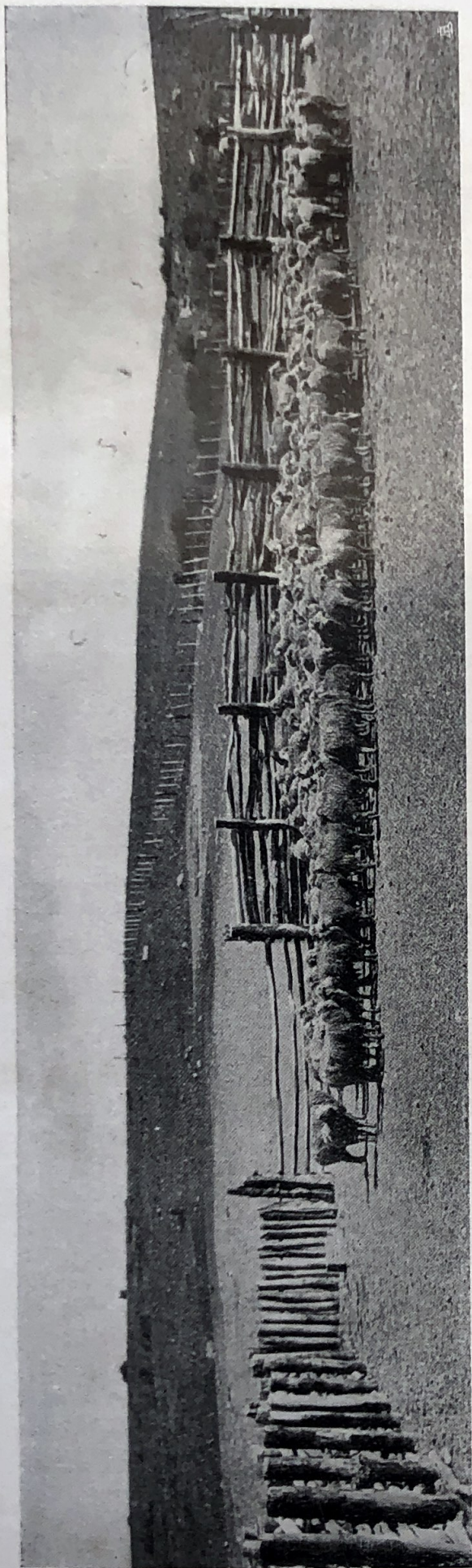
Un gran numero di fattorie, tra le più ricche e meglio organizzate, sta nelle mani di società anonime o di alcuni grandi proprietari, che le dirigono per mezzo di amministratori, e che si sono impadroniti di

(1) Cfr. E Feruglio - *Aspetti della Patagonia*, nel nostro fascicolo di Ottobre 1935-XIII.

CARTINA SCHEMATICA DELLA PATAGONIA

vastissime estensioni, accaparrando anche il commercio della lana. Ciò avviene sopra tutto nel territorio di Santa Cruz, che tra tutti è il più produttivo. Nella Patagonia centrale (territorio del Chubút) il terreno, in proprietà o in affitto, è più frazionato; il fondo o *campo* occupato dai singoli coloni (*pobladores*) si limita spesso a un quadro (*lote*) di 2 leghe di lato (10 km.), pari a 100 kmq., o anche alla metà o un quarto di lotto (di 5 km. di lato), che è l'unità più piccola in cui è suddiviso il terreno.

Divisione del terreno

La divisione del terreno in quadri tracciati secondo i meridiani e i paralleli, con criterio unicamente geometrico e cioè senza riguardo alcuno alla plastica del suolo, è infatti regola generale per le terre pubbliche dell'Argentina, come quella che meglio si presta a un rapido tracciamento e ad eventuali verifiche in caso di contestazioni tra vicini. D'altronde, tale divisione, che somiglia alla centuriazione romana, è stata introdotta

UN «PUESTO» PRESSO LA SIERRA NEVADA (PATAGONIA CENTRALE)
Accanto all'umile abitazione si osserva il chiuso, o *corràl*, per le gregge.

UN BRANCO DI PECORE NEL «CORRÀL»

STRADE SULL'ALTIPIANO, PRESSO LA CORDIGLIERA DEL RIO PICO

La loro larghezza è appena sufficiente al passaggio dei carri: ma nei tratti piani ed erbosi nessun limite ne indica la traccia, salvo le carreggiate che le solcano.

CAPANNA DI PASTORI NELLA VALLE DEL RIO PICO

da oltre un secolo nell'America settentrionale. Solo lungo i fiumi si osserva una diversa e più razionale divisione od orientamento dei lotti, in modo che ognuno di essi abbia per limite un tratto del corso di acqua. Il sistema ortogonale di divisione si riflette poi anche nella struttura dei centri abitati, qui come nelle altre parti della Repubblica; spesso anzi è troppo rigidamente applicato, anche quando la pianta del paese dovrebbe più logicamente adattarsi alle condizioni del terreno.

Il tracciamento dei lotti fu eseguito al principio del nostro secolo da apposite commissioni governative della Dirección de Tierras y Colonias (dipendente dal Ministero dell'Agricoltura), previa esatta triangolazione dei vari tratti del territorio. Lo Stato ha assegnato e assegna successivamente i lotti in affitto ai coloni.

Nelle fattorie maggiori, il fondo occupato può abbracciare un'area di quattro e perfino otto leghe quadrate (rispettivamente 400 e 1600 kmq.) che è la superficie massima concessa in affitto dallo Stato. Le *estancias* che sorgono su terreno di proprietà privata, possono disporre di estensioni molto maggiori, nei confronti di quelle che vengono a trovarsi su terreno demaniale.

L'affittanza si fa per un periodo di dieci anni, rinnovabile per altri dieci e successivamente ogni cinque anni. Il fittavolo può farsi compratore di metà del lotto preso in affitto. Gli è fatto obbligo però di cintare il *campo*, di popolarlo di animali e di costruire le case. Ma in pratica, l'entrata in possesso è resa assai difficile da circostanze varie, non escluso un certo disordine amministrativo; onde non sono poche, al riguardo, le lamentele da parte di molti coloni.

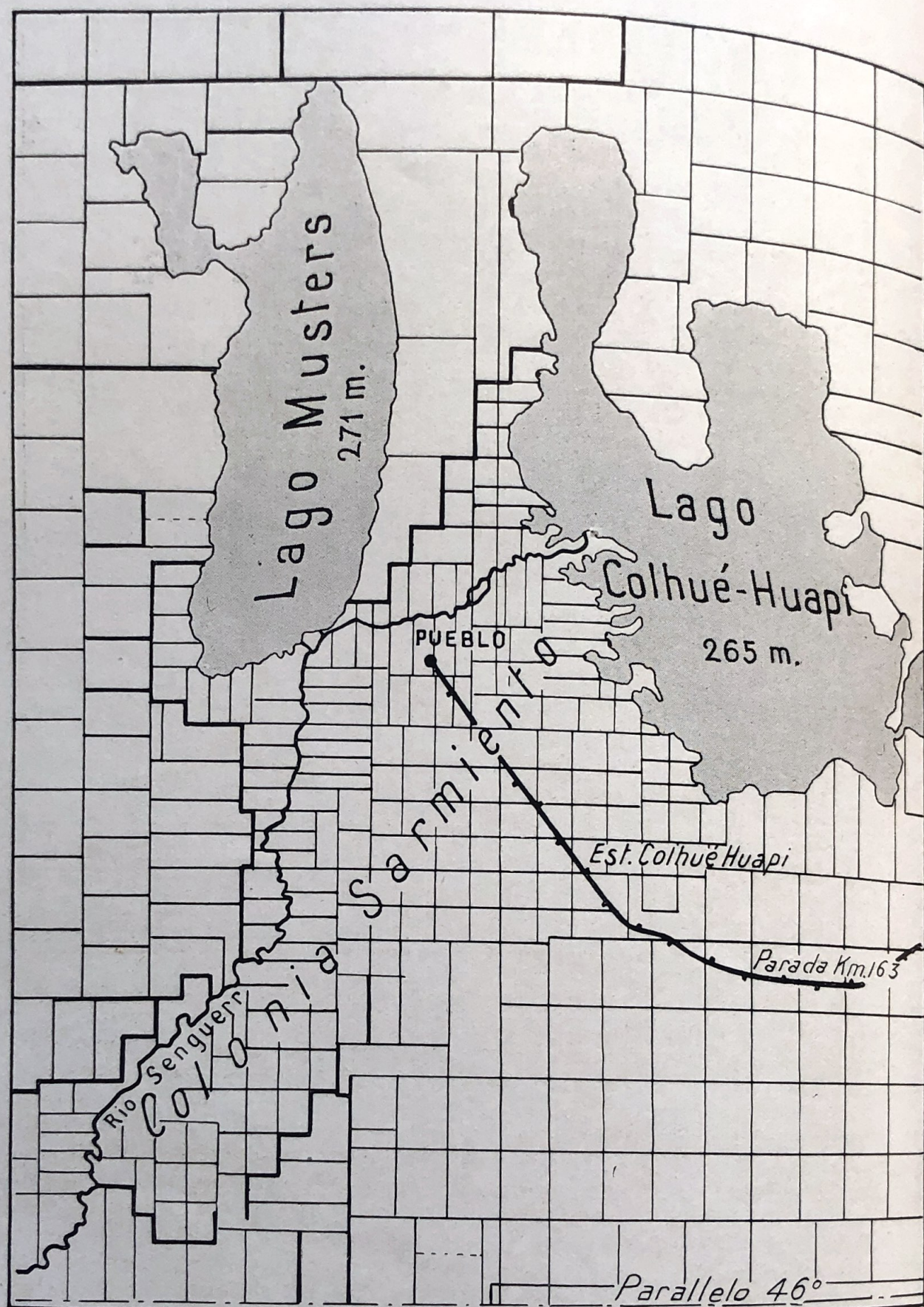
La ragguardevole estensione del terreno occupato dalle singole fattorie si spiega con la vastità del territorio a disposizione, con la natura dell'allevamento, a carattere estensivo, e colla povertà dei pascoli e la conseguente necessità di un esteso tratto di suolo per unità di capo. Si valuta infatti che un quarto di lotto, e cioè un quadro di cinque chilometri di lato, può fornire alimento a un gregge di 500 a 1000 capi ovini (solo per eccezione a oltre 1000 capi): ma ve n'è di quelli che non potrebbero dar pastura neanche ad alcune decine. Ciò si osserva specialmente nell'interno del Chubút, che possiede aree, assai estese, denudate e orribilmente frastagliate dalle acque dilavanti, che ricordano i calanchi del nostro Appennino e i cosìddetti *bad lands* di talune parti degli Stati Uniti d'America; ovvero campi di lava a superficie aspra e tormentata.

UNA « ESTANCIA » AL LAGO VIEDMA

L'allevamento delle gregge

Le gregge vivevano per l'addietro in campo aperto, onde richiedevano una più assidua sorveglianza, per evitare smarrimenti o confusione dei branchi appartenenti a diversi proprietari. Ora però ogni colono ha provveduto e provvede a cintare il terreno con *alambrado*, e cioè con pali di legno o di ferro infitti a regolari intervalli e riuniti da fili di ferro liscio o spinoso, fatti passare attraverso appositi fori e convenientemente tesi. Il tratto cintato occupa di regola un lotto di 10 km. di lato, spesso suddiviso in quadri o *potreros* di 5 km. o meno di lato. Ciò agevola grandemente la sorveglianza e il radunamento delle gregge, evita le confusioni e rende meno facile la sottrazione da parte di vicini mal intenzionati, o almeno più grave la sanzione morale. Altro lato vantaggioso è quello di poter mantenere separati i branchi di montoni *(carnéros)*, da quelli dei castrati adulti (*capones*) e giovani (*borregos*, da 6 a 12 mesi di età e cioè fino al primo cambio di denti), e delle pecore (*ovejas*). Gli agnelli (*corderos*), che vengono alla luce verso ottobre, si dividono dalle madri a sei mesi d'età. A volte si abbandona temporaneamente un lotto, per dar modo al pascolo di rinnovarsi.

La cinta di *alambrado* è interrotta all'incrocio con le strade da varchi o passaggi *(tranquéras)* chiusi da portoni, o da tratti di cinta mobile; al passante è poi fatto severo obbligo di chiuderli per evitare l'uscita degli animali. Lungo le strade più frequentate il passaggio è lasciato aperto, ma per impedire agli animali di varcarlo vi si scava una fossa per tutta la sua larghezza, coprendola con una griglia di spranghe di ferro o di pali di legno disposti per il lungo e intraversati sopra due grosse travi *(guardaganado)*. Lateralmente v'è una porta per il transito degli animali. È curioso come un ostacolo, così facile a superare d'un salto, sia sufficiente a trattenere intere gregge o mandre di cavalli.

I guanachi - che un tempo popolavano la Patagonia in branchi innumerevoli, ma oggi sempre più ridotti dalla caccia spietata, sia per togliere validi competitori alle gregge, sia per le morbide pellicce che si ottengono dai piccoli nati da due a dieci giorni (*chuléngos*) - hanno visto così sempre più ristretta la loro libertà di movimento, benchè gli adulti riescano a superare d'un salto la cinta, se non troppo alta. Non pochi però vi periscono miseramente impigliati nel filo spinato che si pone talvolta all'orlo della cinta. Lo struzzo riesce invece a passare tra i fili, quando non venga sorpreso alla corsa, nel qual caso va spesso a sfracellarsi la testa

DIVISIONE DELLA TERRA NEL BACINO DELLA COLONIA SARMIENTO

L'area suddivisa in piccoli lotti comprende il fondo piano ed alluvionale del bacino, che si presta all'agricoltura mediante l'irrigazione, benchè la superficie coltivata si riduca, per ora, ad alcuni appezzamenti intorno al *pueblo* di Sarmiento. L'area divisa in grandi lotti è invece montuosa o ad altipiano e unicamente adatta alla pastorizia. (Scala 1:500.000).

contro la cinta. Ogni *estancia* un po' estesa, oltre alla casa padronale, possiede una o più abitazioni isolate, o *puestos*, convenientemente distribuite e abitate dai guardiani *(puestéros)* con le rispettive famiglie. Questi salgono a turno, o in gruppo, per ispezionare e custodire le gregge, o per riunirle, sempre a cavallo e seguiti da cani da pastore. Cavalcatori per lo più abilissimi e audaci, quando si tratti di catturare un puledro o un cavallo semi-selvaggio, lo inseguono al galoppo più sfrenato, cogliendolo al laccio o atterrandolo alla corsa con la *boleadora* (1).

Gli ovini vengono allevati esclusivamente per la lana, per la pelle e la carne; e con tale fine vengono pure scelte e selezionate le razze. Il maggior prodotto è però sempre quello della lana, che richiede selezioni e cure speciali. Dalle pecore non si ritrae invece neppure una goccia di latte, per avere il quale, in varie fattorie, si allevano alcune vacche, a cui si dà per mangime dell'erba medica. Il pascolo naturale è infatti troppo magro per sperare in altri prodotti che non siano la carne e la pelle.

ESEMPIO DI DIVISIONE DELLA TERRA LUNGO UN FIUME

Il fiume corre su di una striscia alluvionale suscettibile di coltura (per quanto finora lasciata interamente a pascolo), larga da 1 a 5 chilometri e profondamente incassata nell'arido altipiano. (Scala 1:500.000).

Le gregge sono lasciate costantemente libere e a cielo scoperto, e quindi esposte a tutte le intemperie. Esse si spostano incessantemente brucando l'erba, e possono percorrere in una giornata lunghissimi tratti, specie nei luoghi a pascolo più rado e magro.

Nei terreni non cintati le gregge richiedono perciò una sorveglianza molto assidua e devono essere contate quasi giornalmente. Ma nelle tenute divise da recinti si contano di rado: inoltre gli animali camminano meno e s'ingrassano di più. In ogni caso però le gregge vengono periodicamente riunite per essere condotte al bagno, e una volta all'anno per la tosatura e la marcatura; talora anche per essere vendute ad altri proprietari o condotte agli stabilimenti di macellazione e congelazione (*frigorificos*) costruiti da alcune grandi imprese nei centri della costa, come Santa Cruz, San Julián, Puerto Deseado e altri.

(1) La *boleadora*, arma caratteristica degli Indiani della Pampa, consiste di tre palle di pietra rivestite di cuoio e munite ciascuna d'una cordicella, annodate in un punto, per cui una risulta più corta delle altre due. L'arma afferrata per la palla più prossima al nodo e fatta ruotare nell'aria, viene poi lanciata con forza contro le gambe anteriori dell'animale, così da farlo stramazzare.

LA COLONIA CHUBÚT, LUNGO IL TRATTO INFERIORE DEL FIUME OMONIMO

Anche qui la striscia lungo il fiume, suddivisa in piccoli lotti, comprende il fondo piano ed alluvionale della valle, già in parte occupato dalle coltivazioni. Queste dànno vita ad alcune grosse borgate, la più cospicua delle quali è Trelew. Rawson è la capitale del Territorio del Chubút. (Scala 1:500.000).

Il bagno

Il bagno viene praticato a intervalli variabili, a seconda dello stato delle gregge, come pure delle possibilità economiche dell'*estanciero*, pel quale l'acquisto dei prodotti disinfettanti (a base d'arsenico) rappresenta una spesa non trascurabile. Il bagno serve a preservare e a curare le pecore dalla rogna (*sarna*), causata da certi acari che s'insediano nel derma e provocano la caduta del vello, e un generale deperimento dell'animale colpito. È una malattia sommamente contagiosa e che, ove non sia combattuta in tempo ed energicamente, si diffonde con straordinaria rapidità, cagionando danni ingentissimi.

Gli animali destinati al bagno vengono riuniti in uno spazio (*corràl*) chiuso da una staccionata o da un recinto di *alambrado*, da dove vengono cacciati, in fila, in un corridoio costruito con assi e che sbocca nella cisterna da bagno, profonda quanto basta per coprire l'animale fino al muso. Dopo il bagno le pecore escono dal lato opposto della vasca gocciolanti e tramortite, e vengono sospinte in un nuovo recinto.

Le pecore già colpite dalla rogna si so-

GUANACO IMPIGLIATO IN UNA CINTA DI FILO SPINATO

gliono isolare e curare intensamente, ogni otto o dieci giorni, con appositi medicamenti.

L'«arréo»

Quando un *estanciero* vende una parte delle sue mandre e gregge o, come si dice brevemente, della sua *hacienda*, in generale si fa obbligo all'acquirente di provvedere al raduno degli animali e a condurli fino al luogo di destinazione, sia questo un'altra *estancia* o invece uno stabilimento di macellazione e congelazione. Quest'operazione è chiamata *arréo*, dal verbo *arrear*, che significa stimolare gli animali a voce o con la

COLLE PRESSO L'ESTANCIA CAMERON (COLONIA LAS HERAS)
I pendii denudati e solcati dalle acque dilavanti sono costituiti da arenarie e ceneri vulcaniche con resti fossili di mammiferi terziari.

frusta. Il compratore ingaggia a tal fine degli operai, detti *arriéros* o *reséros* (da *res*, plur. *reses*, che è l'animale destinato al macello) e pagati di solito assai lautamente. I *reséros* riuniscono sul luogo le mandre o le gregge, a cavallo, seguiti dai cani ove si tratti di ovini. Il numero dei mandriani varia coll'importanza delle gregge: in media una persona per un branco di 200 ovini, o due o tre per 1000 capi. I *reséros* camminano colle gregge ad essi affidate e previamente contate, di giorno, e anche di notte quando fa chiaro, e durante l'inverno, ed accampano all'addiaccio se sorpresi lontano dalle abitazioni. Presso queste ultime si chiede *corrál*, e cioè l'uso di quello spazio cintato che è annesso ad ogni *estancia* per tenervi gli animali.

Fuori dalle fattorie si sospingono le gregge nell'angolo (*rinconáda*) di un recinto, e si sorvegliano durante la notte coll'aiuto dei cani.

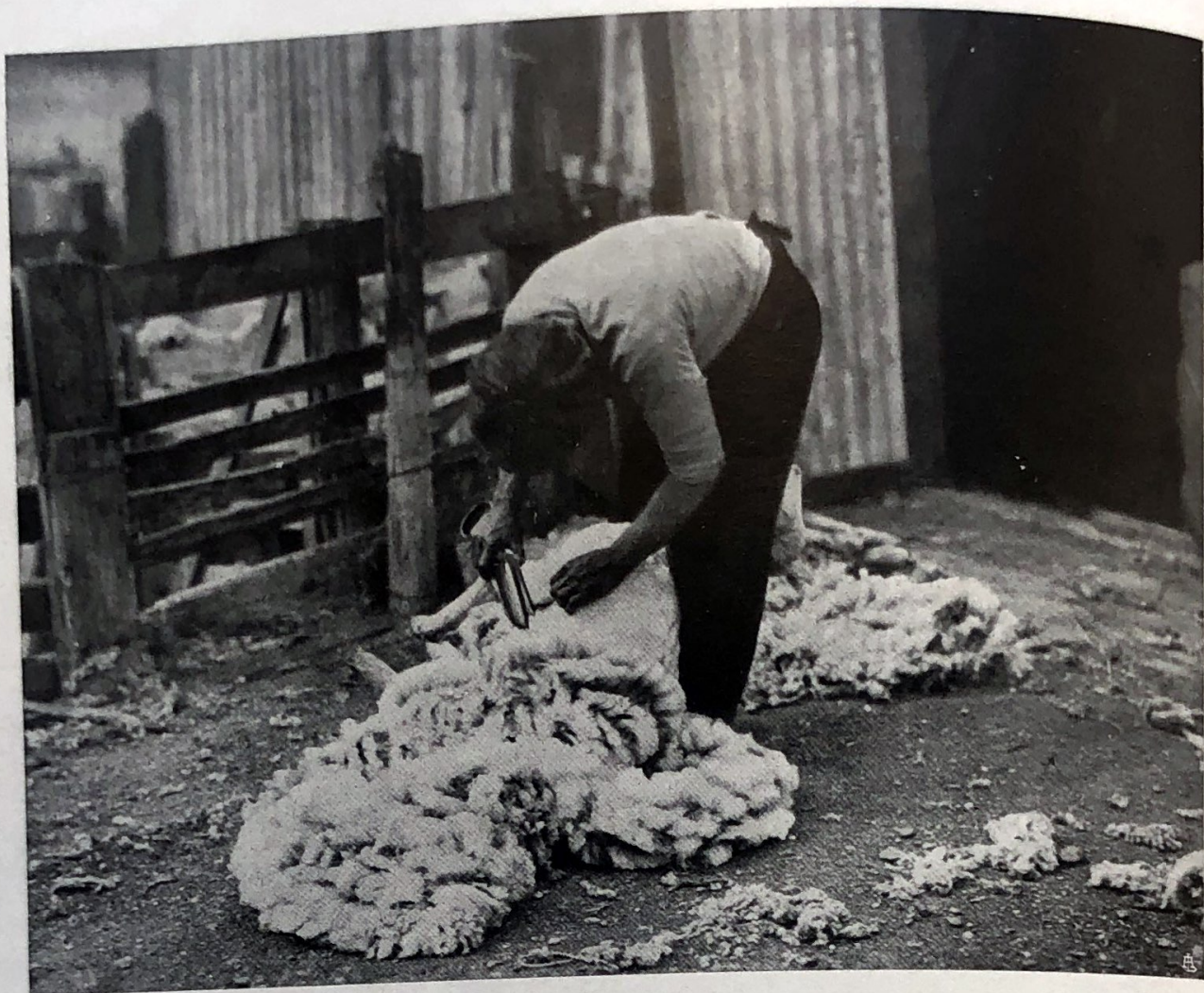
Al *reséro* è fatto obbligo di avvertire i guardiani e i proprietari delle fattorie che è costretto ad attraversare, per impedire confusioni colle gregge pascolanti. Generalmente si seguono le strade; ma talvolta, per evitare lunghe deviazioni, si taglia in linea diritta, attraversando direttamente i recinti di *alambrado*, che vengono piegati a terra per il passaggio del branco e poi rimessi a posto.

Il viaggio naturalmente varia secondo i casi, e può durare anche settimane, svolgendosi a piccole tappe per evitare l'eccessiva stanchezza e il deperimento degli animali.

La tosatura e la marcatura delle pecore

La tosatura (*esquila*) si compie, secondo i luoghi, fra ottobre e febbraio. Essa viene eseguita o dal proprietario stesso coi suoi dipendenti, o da operai giornalieri (*peónes*) assunti dal di fuori. Quest'ultimo è il caso normale nelle fattorie dotate di gregge numerosissime e che affidano l'impresa a un contrattista o *capatáz*, il quale provvede per suo conto a far venire e a sorvegliare gli operai (*comparsa de esquiladóres*). I tosatori vengono assunti sul luogo, o più spesso ingaggiati nella provincia di Buenos Aires, ben s'intende tra persone pratiche del mestiere. Molti di essi sono italiani. Si tratta d'una migrazione temporanea che trova riscontro

PAN DE AZÚCAR, NELLA BAHÍA SOLANO (COMODORO RIVADAVIA)

Il suolo biancheggiante di tufi vulcanici è quasi interamente spoglio di vegetazione per l'intensa erosione delle acque dilavanti e del vento.

TOSATURA A MANO DELLE PECORE

L'epoca per la tosatura è da ottobre a febbraio, e vi attendono, di solito, operai specializzati (*peónes*), che si spostano da una fattoria all'altra. Alcune pecore danno sino a sette chili di lana.

in quella che si verifica nelle regioni agricole all'epoca della mietitura.

Il *capatáz* tratta previamente col padrone o amministratore, in genere un anno per l'altro, pattuendo il prezzo per ogni capo ovino e paga separatamente a ciascun operaio la quota corrispondente al numero degli animali tosati. Il prezzo varia, naturalmente, secondo le annate e le condizioni locali. Negli anni scorsi oscillava tra venti *centavi* e un *peso* (pei grandi montoni) per capo. All'operaio viene corrisposta una quota media di 9-14 *centavi* per capo, e in più gli alimenti e le spese del viaggio d'andata e ritorno dal luogo d'imbarco a quello d'arrivo. L'approvvigionamento dei viveri sta a carico dell'impresario, tranne la carne, che è la base dell'alimentazione e che viene fornita dall'*estanciero*.

Al termine della tosatura, gli operai tornano al luogo d'origine e soltanto alcuni si trattengono alle dipendenze della fattoria.

La tosatura viene praticata con forbici a mano, oppure, anzi più frequentemente (almeno nelle fattorie meglio organizzate), con forbici a macchina, che vengono portate a volte dallo stesso contrattista, e che permettono un lavoro molto più spedito. Il numero dei capi tosati in un giorno da ogni singolo operaio varia in media tra 80 e 100 o 120; e solo per eccezione va oltre 120.

L'animale viene afferrato e tenuto stretto fra le ginocchia dall'operaio, che procede nel suo lavoro con sorprendente speditezza e, si può aggiungere, senza eccessivo riguardo alla vittima, che ne esce a volte sanguinante per profondi tagli. La quantità della lana che viene prodotta per capo varia da 2,5 a 7 chili.

Finita la sua mansione in un'*estancia*, il gruppo dei tosatori passa successivamente ad altre, fino al termine della stagione della tosatura, che si protrae ordinariamente da ottobre a febbraio.

UN'ABITAZIONE DI METICCI INDIANI NELLA VALLE DEL RIO PICO

L'ALTA VALLE DEL RIO NIRIHÚAU (LAGO NAHUÉL HUAPÍ)
Dalla fascia boscosa a *Notofagus*, che riveste le pendici inferiori della catena (alta 2100 m.), si passa direttamente alla roccia scoperta, senza l'intermedio d'una zona analoga a quella dei nostri pascoli subalpini e alpini.

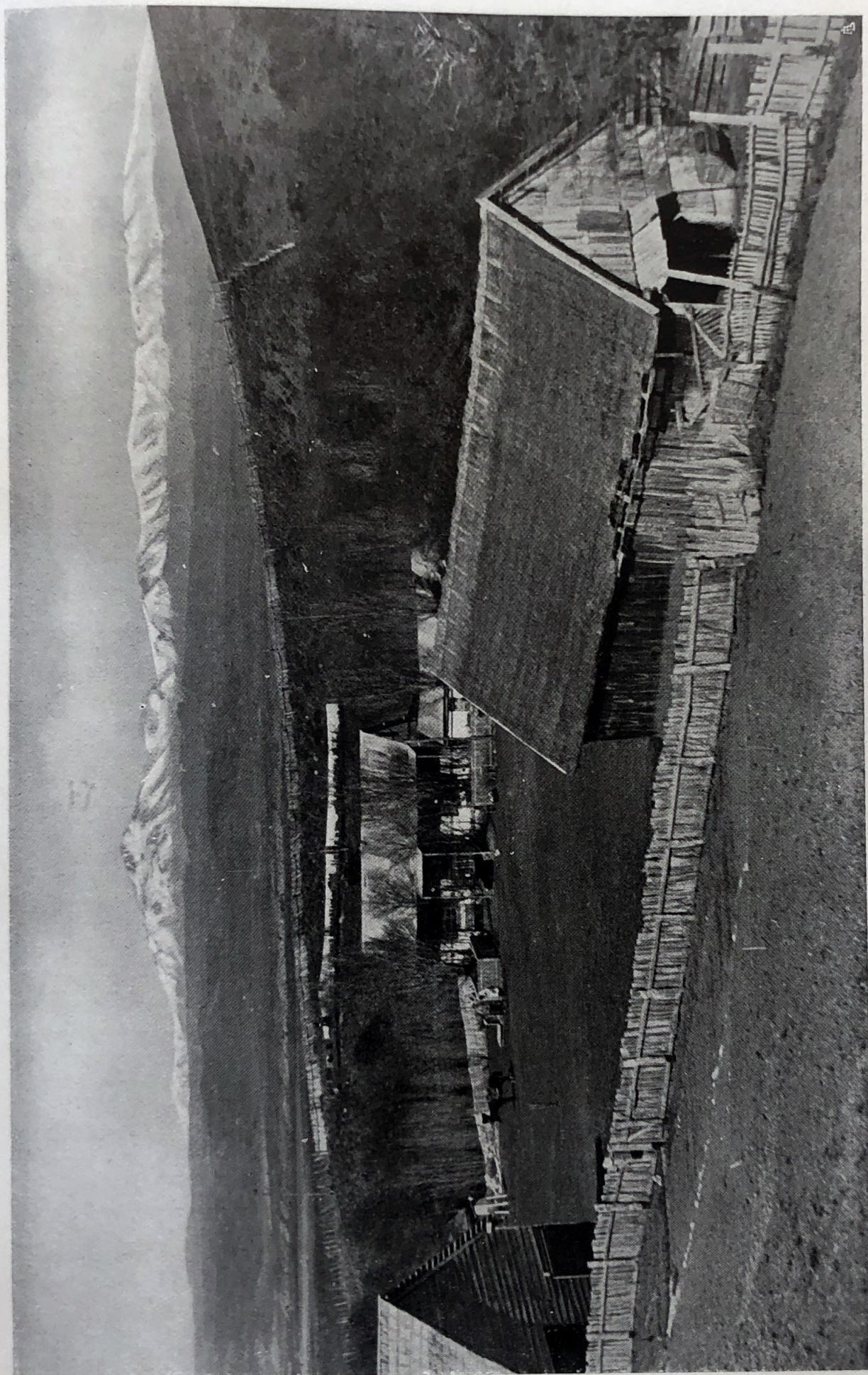
La marcatura (*señaláda*) si compie d'ordinario una volta all'anno. Ai bovini si usa apporre un marchio a fuoco, diverso naturalmente per ogni proprietario, o al muso, o alle orecchie, o al collo, o alla scapola; ma oltre all'applicazione di questo marchio che spesso diventa irriconoscibile, si usa talvolta incidere le orecchie, in modo caratteristico per ogni singolo proprietario. La segnatura delle pecore si fa pure con incisioni alle orecchie.

Allorchè un animale passa da un proprietario all'altro, accanto alla vecchia marca si suole apporre la nuova rovesciata (operazione chiamata *contraseñaláda*). Il passaggio di proprietà resta comprovato in ogni modo da apposito certificato (1).

Il trasporto della lana e le vie di comunicazione

La lana, pressata e riunita in grandi balle (*fardos*), viene trasportata allo scalo più vicino per conto, sia del proprietario che la vende al porto d'imbarco, sia del compratore che si assicura la merce sul luogo. Il trasporto veniva fatto un tempo con carri a quattro ruote e di grande capacità (*chatas*) costruiti così solidamente da poter resistere alle difficoltà che presentano le strade patagoniche, e tirati da cavalli in lunga fila. Ciascun carro o gruppo di carri è poi seguito da altri cavalli sciolti che vengono attaccati a turno ai pesanti carriaggi. Questi viaggiano durante il giorno e sostano poi all'imbrunire, dove capita. I carradori passano la notte all'addiaccio, su rozze stuoie o su pelli di pecora, mentre i cavalli vengono sciolti e lasciati liberamente pascolare.

Il viaggio dura di solito, parecchie giornate, dovendosi percorrere a volte distanze di alcune centinaia di chilometri. Ma in

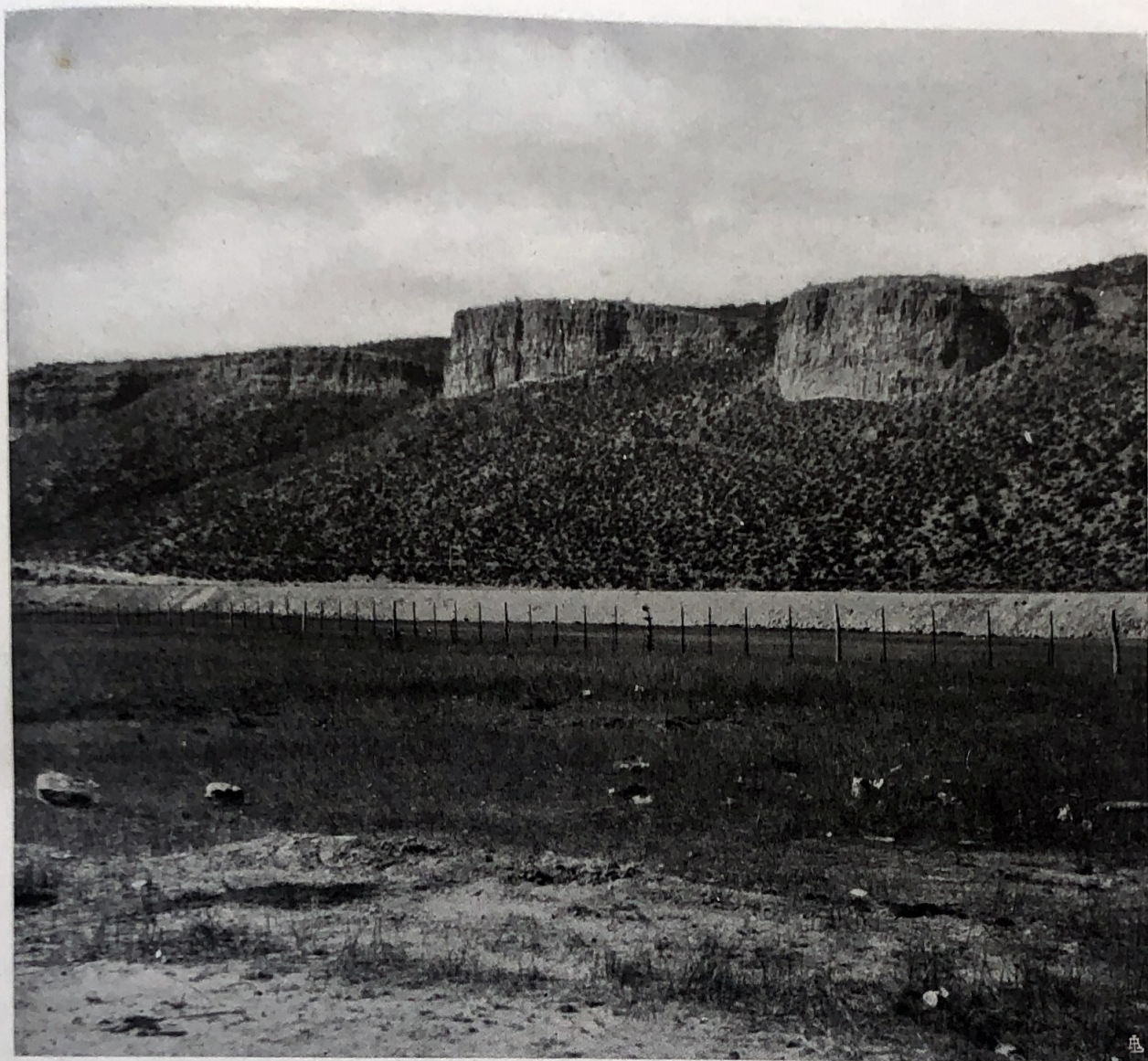
(1) Ciascun proprietario sceglie e propone la marca al Governatorato del Territorio, il quale, prima di concederla, riscontra se nell'ambito del Territorio ve ne sono altre analoghe, nel qual caso la modifica. La marca registrata dal Governatorato viene denunciata al Juzgado de paz (Giudice di pace) nella cui giurisdizione vive il proprietario. Quando questo si trasferisce con le sue gregge a un altro punto del Territorio, provvede alla registrazione della marca presso il Juzgado de paz vicino. In caso di passaggio ad un altro Territorio, deve invece fare richiesta di una nuova marca. Prima di trasferirsi, il proprietario si munisce d'un certificato del Juzgado, comprovante il numero e la qualità degli animali, nonchè la loro marca. La vendita di una gregge, deve essere egualmente denunciata al Giudice di pace.

NELLA VALLE DEL RIO PICO

L'ambiente forestale ben si riflette nel tipo delle costruzioni, fatte di legno e con tetto di paglia o di lamiera.

CARRIAGGI CARICHI DI BALLE DI LANA

questi due ultimi decenni il trasporto con autoveicoli ha preso il sopravvento su quello a sangue, dacchè permette di compiere in un giorno o due l'intera traversata dell'altipiano.

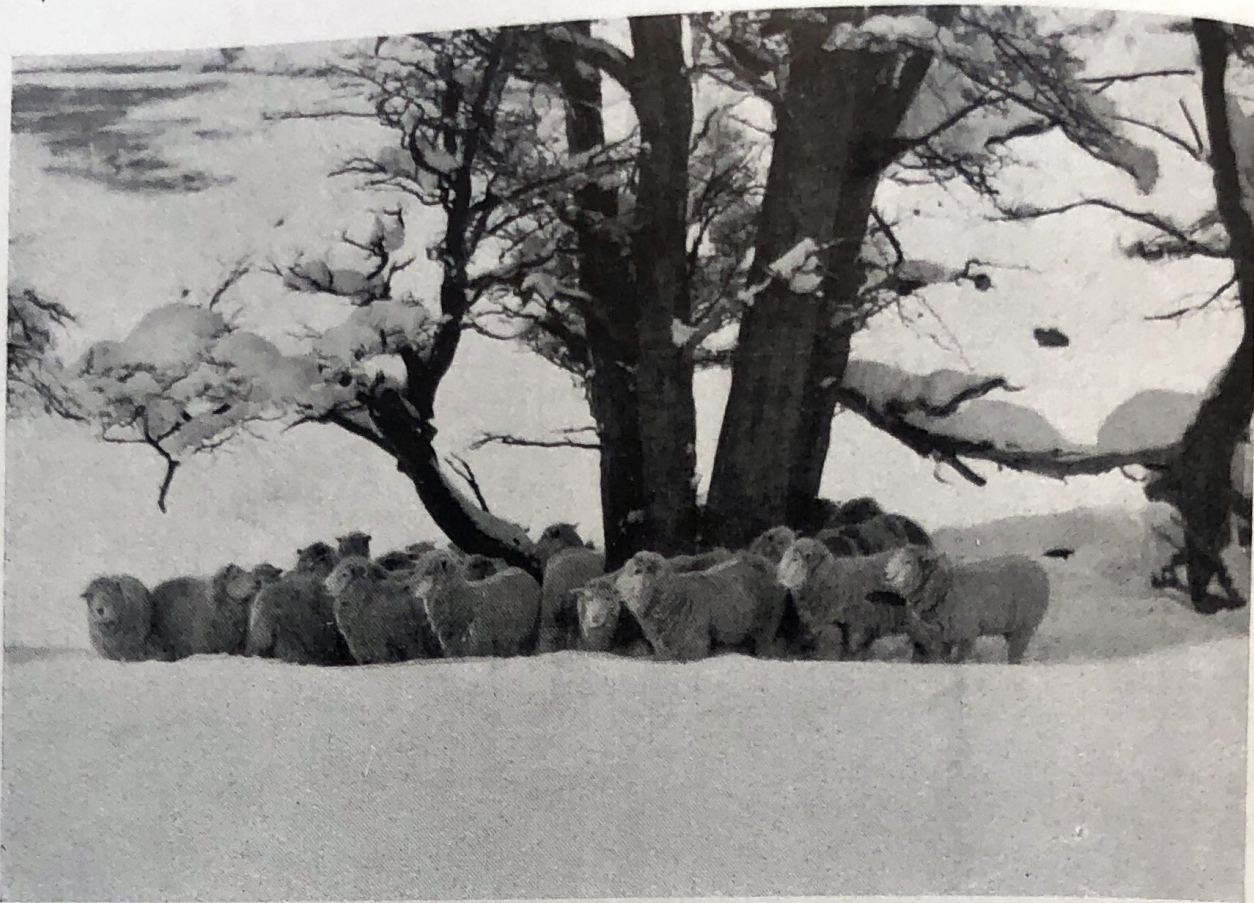
Il diffondersi della colonizzazione sull'altipiano ha poi avuto per conseguenza il tracciamento di una rete stradale relativamente fitta. Dico tracciamento, poichè di costruzione non si può parlare, eccezion fatta per la strada litoranea da San Antonio a Trelew e a Comodoro Rivadavia, da dove prosegue, più o meno prossima alla costa, fino a Magellano, unendo tra loro i centri costieri, e di qualche altro tronco diretto dalla costa verso l'interno. Le strade non hanno infatti nè fondazione, nè letto d'inghiaiata, nè cippi miliari, ma si riducono alle tracce segnate dai carri, spesso con tortuosità dovute unicamente a piccoli ostacoli come un tumulo sabbioso o un arbusto. La loro larghezza è appena sufficiente al passaggio dei carri: ma nei tratti piani ed erbosi nessun limite ne indica la traccia, salvo le carreggiate che capricciosamente le solcano. Queste poi si sprofondano e si moltiplicano, poichè ogni veicolo evita le insolcature precedenti, dove affonda sino al mozzo, e cerca una propria strada lateralmente, per cui in certi punti le carreggiate invadono un largo spazio. A volte il tracciato primitivo si trasforma con le piogge in una pozzanghera, onde viene definitivamente abbandonato.

Le strade congiungono l'uno con l'altro le *estancias* e i *puestos*, e questi coi centri interni e costieri, seguendo la linea più breve, quando non si oppongano notevoli ostacoli o pendii troppo ripidi. Ma per quanto mal tenute e mediocri, queste strade agevolano enormemente il traffico, che su quelle principali e durante la buona stagione si svolge assai intenso. La loro diffusione è resa possibile dal clima arido, tanto più che il fondo naturale è spesso poco stabile, e dalla mancanza della vegetazione arborea. Alle prime strade, segnate dai solchi dei pesanti carri, se ne aggiungono via via delle nuove, create dal semplice transito, ovvero asportando la zolla erbosa e livellando le piccole ineguaglianze del suolo con apposite macchine azionate da motori. Solo in questi ultimi anni si è provveduto, da parte dell'amministrazione statale, alla costruzione di strade meglio tracciate, alla rettificazione e al consolidamento di quelle esistenti, alla costruzione di ponti e passaggi per facilitare il traffico. Queste strade, anche se per solidità, per durata e per intensità di manutenzione non sono certamente paragonabili alle grandi

FERROVIA DA S. ANTONIO AL LAGO NAHUÉL HUAPÍ, A VALLE DI PILCANIYÉU
È la più lunga e importante linea ferroviaria della regione. Sui pendii sottostanti al bastione roccioso si può osservare la caratteristica vegetazione a cuscini isolati di «nenéo» (*Mulinum spinosum*).

strade maestre d'altre regioni, consentono tuttavia una grande rapidità di movimento.

Di ferrovie non esistono poi, all'infuori di quella che unisce San Antonio al Lago Nahuél Huapí, che i tre tronchi da Puerto Madryn a Las Plumas (Rio Chubùt), da Comodoro Rivadavia alla Colonia Sarmiento e da Puerto Deseado alla Colonia Las Heras; tutti costruiti e mantenuti interamente a carico dello Stato. Questi tronchi ferroviari, certamente esigui nei confronti dell'enorme estensione del territorio, dovrebbero essere prolungati, in un secondo tempo, fino alla Cordigliera andina e ivi collegati a una linea longitudinale decorrente lungo le falde delle Ande.

Mancanza d'una pastorizia transumante

Nella Patagonia non si osservano quei periodici spostamenti delle gregge che caratterizzano la pastorizia transumante. Ogni *estancia*, infatti, dispone di un'area ben circoscritta, o al più suddivisa in lotti, dove le gregge vengono tenute durante tutto l'anno, o passando alternatamente da un quadro all'altro. Nella parte centrale e australe dell'altipiano, se si prescinde dalla frangia costiera, dove è sensibile l'azione mitigatrice dell'oceano, l'inverno è rigido, anche se meno ventoso della stagione estiva. Ad inverni relativamente asciutti ne seguono altri con copiose nevicate, durante i quali lo strato

PECORE NELLA NEVE, AL LAGO VIEDMA, SOTTO UN ALBERO DI FAGGIO AUSTRALE

di neve può persistere lungo intere settimane, interrompendo le comunicazioni. Non sono rare poi le bufere di neve, dalle quali le pecore cercano di ripararsi rifugiandosi in fondo alle valli che solcano l'altipiano. Esse si cacciano sotto i cespugli o al riparo delle rocce e trascorrono intere giornate al digiuno, al quale possono resistere unicamente grazie alla riserva di adipe formata nella buona stagione. Ma ciononostante, le invernate più rigide causano una sensibile falcidia delle gregge,

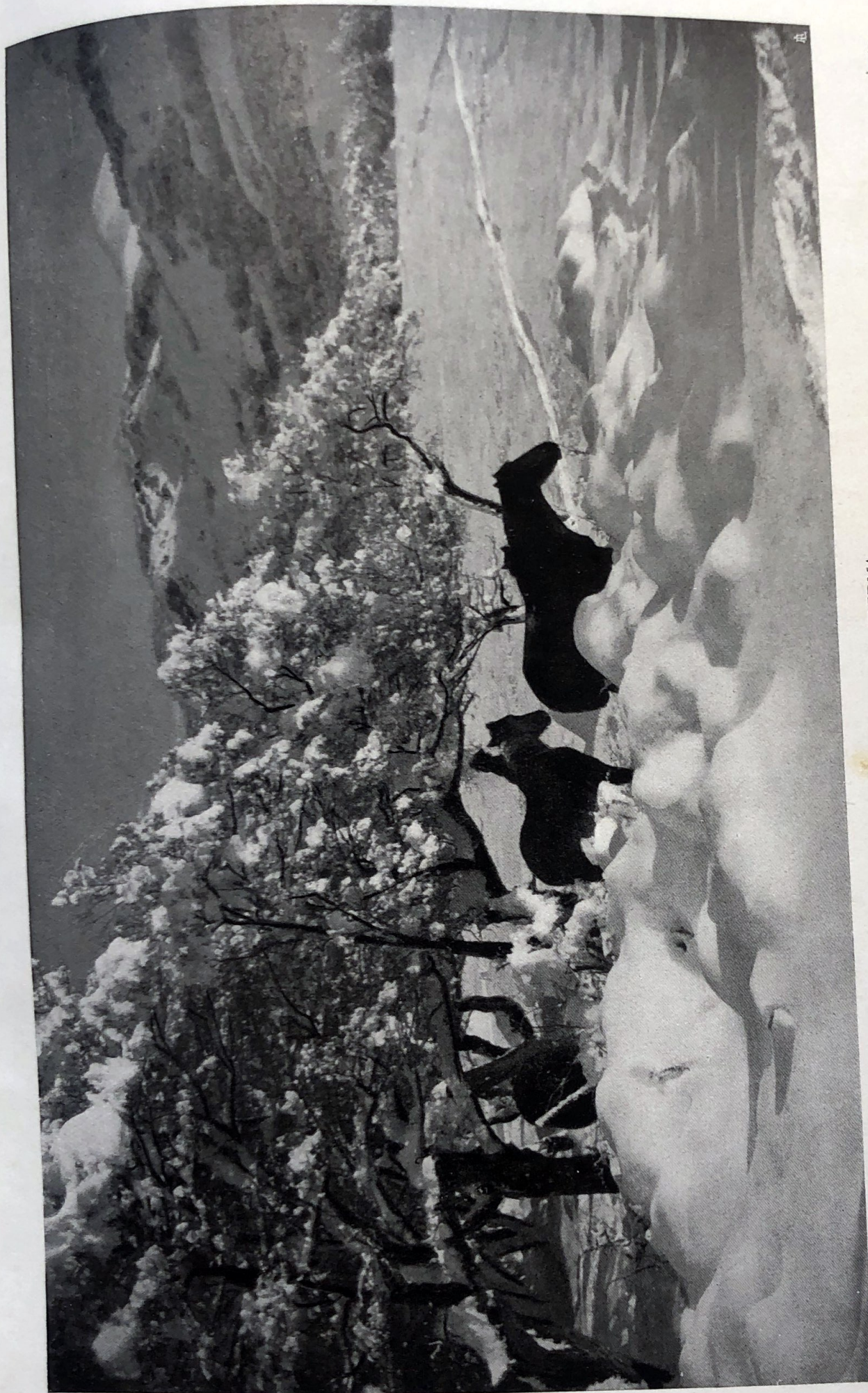
Allorchè un'*estancia* abbraccia un tratto d'altipiano elevato e liberamente spazzato dal vento, le gregge vi sono lasciate solo durante la buona stagione, mentre d'inverno vengono cacciate nelle valli (*quebradas*, *cañadones*, *bajos*) dove il manto nevoso persiste meno a lungo.

La pastorizia nella zona andina

Nella Cordigliera, rivestita in gran parte di densi boschi di faggio australe (*Notofagus*), la pastorizia è ancora poco diffusa. La colonizzazione di questi recessi, spesso selvaggi ed impenetrabili per la folta vegetazione, richiede infatti un'opera lunga e lenta di disbocasmento.

L'aspetto dei boschi patagonici non è molto diverso da quello dei boschi a latifoglie dell'Europa media, sebbene le essenze arboree spettino a generi diversi. Ciò che li distingue è il loro stato primitivo, e cioè la maggior foltezza della vegetazione; la continuità dell'ammanto boscoso; la frequenza di vecchi esemplari dai tronchi giganteschi e dalle vaste chiome; il suolo sparso di alberi nudi e scortecciati, abbattuti dal peso della neve o schiantati dal vento, e spesso accumulati in cataste dalle frane e dalle valanghe.

Sui pendii prospicienti l'altipiano, il bosco è abbastanza rado per lasciare comodo passaggio ad una persona; ma a misura che si avanza verso l'interno, la vegetazione s'infittisce, e non è possibile avanzare se non a prezzo di dure fatiche. Nei primi, inoltre, il suolo, sufficientemente illuminato, consente lo sviluppo di numerose piante erbacee che offrono buona pastura.

Nelle regioni boscose la pastorizia ovina si regge assai male, poichè le pecore si sbrancano e si smarriscono facilmente. Molte

NEVICATA SUL LAGO VIEDMA

Mentre nella zona costiera si fa sentire l'azione mitigatrice dell'oceano, nella parte centrale e australe l'inverno è prevalentemente rigido, con copiose nevicate che interrompono sovente le comunicazioni. Gli animali sono lasciati sempre liberi e a cielo scoperto, quindi esposti a tutte le intemperie.

SEGHERIA, O « ASERRADERO », NELLA VALLE DEL RIO PICO

poi si perdono irrimediabilmente, quando pure non cadono sotto gli artigli del puma, che vive ancora numeroso nei boschi, dove trova più facili e sicuri nascondigli.

Nella boscaglia si cacciano con più profitto gli armenti di bovini, più adatti ad aprirsi il varco nel groviglio della vegetazione. I bovini si prestano, poi, meglio a passare l'inverno sotto la neve, dacchè l'alta statura permette loro di raggiungere i ramoscelli degli alberi e arbusti e nutrirsene.

Gli armenti sono lasciati nel bosco interi mesi, allo stato brado, e vengono ricacciati e riuniti in fondo alle valli soltanto al sopraggiungere della cattiva stagione. I branchi di bovini, meglio guidati dall'istinto, cominciano da se stessi a ritirarsi in fondo alle valli alle prime avvisaglie del maltempo autunnale. Le mandre di cavalli, che pure si è soliti lasciare libere nei boschi di faggio e nelle radure erbose che qua e là li interrompono a guisa di parchi naturali, devono invece essere cacciate dai pastori in fondo alle valli. D'altronde, anche nella buona stagione i guardiani si recano ogni quindici o venti giorni a riunire gli animali, e specialmente per distribuire ai bovini il sale pastorizio, che vien messo di solito in un apposito tronco scavato (*canóa*).

Tali costumanze si osservano specialmente nella zona preandina che si stende a sud del Lago Nahuél Huapí, ma si ritrovano anche in altri punti della Cordigliera patagonica. I *puestos* più interni ed elevati vengono abitati solamente durante la buona stagione: nell'autunno i pastori scendono con gli animali allo sbocco delle valli, in margine all'altipiano. Nelle valli e nei bacini più esterni delle Ande della Patagonia settentrionale, al passaggio dalla zona steppica dell'altipiano a quella boscosa, le case pastorali si addensano a formare delle *colonie*, e cioè dei centri che non meritano il nome di paesi o *pueblos* solo perchè le case sono sparse e ciascuna circondata da uno spazio pascolivo o in piccola parte coltivato, ma che hanno la loro scuola, uno o più magazzini di rivendita (*almacénes*), in una parola l'organizzazione e l'animazione di un paese o villaggio quale noi intendiamo. Sempre più rare, per la minore accessibilità e la ristrettezza degli spazi erbosi, sono invece le case pastorali nelle parti interne delle valli.

EGIDIO FERUGLIO

Direttore: Sen. Carlo Bonardi — *Redattore Capo Responsabile* Dott. Attilio Gerelli
Direz. Amm: Touring Club Italiano - Milano - Corso Italia, 10 — *Stampa:* S. A. Alfieri & Lacroix - Milano - Mantegna, 6

LINEE CELERI PER LE AMERICHE
IL SUD AFRICA E L'AUSTRALIA

CROCIERE

ITALIA - FLOTTE RIUNITE - GENOVA • COSULICH S.T.N. - TRIESTE

S. A. Alfieri & Lacroix - Milano

Prezzo L. 4